



RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE SUR LES ACTIVITÉS DE L'ORGANISATION AU COURS DU PREMIER SEMESTRE DE 2016 ET EXAMEN DES MESURES PRISES POUR DONNER SUITE AUX RÉOLUTIONS DE LA 38^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

SÉCURITÉ

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

Après consultation des États et des organisations internationales, la quatrième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) a été approuvée par le Conseil et sera présentée à la 39^e session de l'Assemblée pour adoption. Le GASP, un document de politique de haut niveau visant à améliorer la sécurité, les capacités et l'efficacité de l'aviation civile internationale, est destiné à un usage aux échelons mondial, régional et national. Il a été restructuré et révisé, et est appuyé par la feuille de route de la sécurité de l'aviation mondiale qui sert de plan d'action pour aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs y figurant, dans un cadre de référence structuré et commun à l'ensemble des parties prenantes pertinentes.

Zones de conflit

L'Équipe spéciale sur les risques encourus par l'aviation civile a proposé que l'OACI mette au point un système centralisé de diffusion d'informations sur les risques pesant sur l'aviation civile en zone de conflit. En mars 2015, le Conseil de l'OACI a convenu qu'il était urgent d'établir et d'abriter un répertoire en ligne simple et centralisé d'informations sur les zones de conflit et de mettre ces informations à la disposition des États, de l'industrie et du public. Le Répertoire d'informations sur les zones de conflit a démarré ses activités pour une période initiale d'un an, à compter du 2 avril 2015, étant entendu que durant cette période un processus permanent de revue et d'évaluation serait mis en œuvre. Dans ce contexte, le Conseil a accepté de mettre sur pied un Groupe subsidiaire d'examen du Répertoire (RRG) qui serait chargé de ce suivi permanent.

Le 17 février 2016, le RRG a présenté au Conseil de l'OACI un rapport concernant la phase d'évaluation du Répertoire, notamment des recommandations visant à modifier celui-ci à la lumière de l'expérience et des commentaires des États membres de l'OACI. Sur la base de ce rapport, le Conseil a convenu, le 17 juin, que l'OACI devrait poursuivre l'exploitation du Répertoire d'informations sur les zones de conflit, aux conditions ci-après :

- que les articles affichés contiennent exclusivement des informations respectant l'esprit de la définition des « zones de conflit » établie par le Conseil de l'OACI ;

- que les articles affichés sur le site web de l'OACI ne soient consultables qu'après que les informations y figurant auront été mises à disposition par l'État touché ou fournies par un autre État, et qu'il n'existe pas de désaccord entre les deux États ;
- que le répertoire contienne aussi des liens vers les propres sources d'informations des États relatives aux risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit.

Prochaine génération de professionnels de l'aviation

Dans le cadre du programme Prochaine génération des professionnels de l'aviation, l'OACI travaille étroitement avec ses partenaires et les parties prenantes clés à promouvoir les activités de sensibilisation à l'échelle mondiale, en participant à divers forums sur l'aviation, en élaborant des outils de communication et de publicité, et en dialoguant directement avec les étudiants et les éducateurs.

En juin 2016, l'OACI a organisé un atelier à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne. Cet atelier visait à fournir des orientations supplémentaires au sujet de la mise en œuvre de la formation axée sur les compétences dans ces deux disciplines.

Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP)

La première réunion en face à face du Partenariat de l'OACI pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) s'est tenue le 25 novembre 2015, en marge du Forum aéronautique mondial (IWAF). Cette rencontre a donné aux partenaires l'occasion de se pencher sur la façon de coordonner leurs efforts d'assistance technique et de collaborer dans le cadre de ces derniers. Des téléconférences trimestrielles, dont les plus récentes ont eu lieu en mars et mai 2016, ont été organisées pour examiner les activités d'assistance technique des partenaires dans les États prioritaires identifiés.

En tant que cadre de coordination des efforts déployés par l'OACI et ses partenaires à la sécurité pour fournir de l'assistance aux États, l'ASIAP vise les objectifs ci-après : partage d'informations ; hiérarchisation des besoins d'assistance des États ; et coordination, coopération et collaboration en matière d'activités d'assistance entre les partenaires. Les membres de l'ASIAP sont les suivants : Canada, Chine, France, Japon, Malaisie, République de Corée, Singapour, Royaume-Uni, États-Unis, Conseil international des aéroports (ACI), Airbus, Boeing, Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), Association du transport aérien international (IATA) et Banque mondiale. Les États prioritaires sélectionnés par l'ASIAP pour bénéficier d'une assistance sont les suivants : Bahamas, Bélarus, Cambodge, Égypte, Gabon, Guyana, Indonésie, République-Unie de Tanzanie et Viet Nam, ainsi que les États ci-après ayant des préoccupations significatives de sécurité (SSC) : Angola, Djibouti, Érythrée, Haïti, Kirghizistan, Malawi, Népal et Thaïlande. Des projets sont en cours au Cambodge, au Gabon, au Guyana, en Haïti, en Indonésie, au Malawi, au Népal, en Thaïlande, en République-Unie de Tanzanie et au Viet Nam. Grâce à l'ASIAP, l'AESA appuie le projet de l'OACI au Népal, tandis que Boeing soutient le projet de l'OACI au Cambodge, et le Japon, le projet de l'OACI dans les États de la Région Asie et Pacifique.

Interdiction du transport de piles au lithium comme fret à bord d'aéronefs de passagers

Le Conseil a approuvé les amendements de l'édition 2015-2016 des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Instructions techniques, Doc 9284) qui

interdisent le transport de piles au lithium ionique comme fret à bord d'aéronefs de passagers. Les autres exigences relatives à l'atténuation des risques posés par les piles au lithium qui ont été approuvées par le Conseil en 2015 resteront en vigueur pour le transport à bord d'aéronefs cargo.

La décision d'instituer cette interdiction s'est appuyée sur des informations fournies par les Groupes d'experts sur les marchandises dangereuses, des opérations aériennes, et de la navigabilité, ainsi que sur des résultats d'essais qui ont montré qu'un incendie provoqué par des ensembles à haute densité de piles au lithium peut submerger les systèmes de protection contre les incendies des compartiments de fret. L'interdiction se veut une mesure temporaire, en attendant la mise en place de dispositifs de contrôle qui établissent un niveau acceptable de sécurité. Un des dispositifs de contrôle nécessaire est la norme de conditionnement fondée sur la performance pour le transport des piles au lithium. Un comité de la Society of Automotive Engineers (SAE), créé à la demande de l'OACI, a commencé à élaborer cette norme en février.

Le Conseil a par ailleurs approuvé des amendements de l'édition 2015-2016 du *Supplément aux Instructions techniques* (Doc 9284SU) qui présente aux États des orientations sur le transport des piles au lithium.

Systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS)

La croissance spectaculaire de la demande d'utilisation de RPAS se poursuit à travers le monde. Les instances de réglementation et les fournisseurs de services de navigation aérienne subissent, de la part des exploitants de RPAS, de plus en plus de pression en faveur de l'accès aux espaces aériens, alors que les constructeurs et les industries connexes réclament des règlements clairs pour la certification et l'exploitation. Les travaux se poursuivent sur l'établissement d'un cadre réglementaire destiné à faciliter l'accès des aéronefs télépilotés à l'espace aérien non réservé, tout en maintenant le niveau de sécurité existant des aéronefs pilotés, et sur une licence de télépilote.

Il a été organisé à Stockholm (Suède) un symposium sur les RPAS et la fourniture à distance de services de la circulation aérienne (ATS), qui a réuni 225 participants. Ce symposium a accru la sensibilisation à la manière dont les technologies à distance favorisent une évolution rapide de l'aviation.

Le premier atelier régional sur les RPAS, ciblant les instances de réglementation, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants et les constructeurs, s'est également tenu à Stockholm ; d'autres ateliers sont prévus en 2016.

Afin de compléter les travaux du Groupe d'experts sur les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPASP), le Groupe consultatif sur les petits systèmes d'aéronefs non habités (SUAS-AG) a été créé pour élaborer des éléments indicatifs à l'intention des États, notamment les pratiques optimales en matière de réglementation nationale, qui mettent l'accent en particulier sur les petits systèmes d'aéronefs non habités, par exemple les aéronefs non habités pesant moins de 25 kg. La trousse en ligne est consultable à l'adresse <http://www.icao.int/safety/RPAS/Pages/UAS-Regulation-Portal.aspx>

Amélioration de la protection des dossiers d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

La 38^e session de l'Assemblée a chargé le Conseil de prendre les mesures nécessaires, en tenant compte des conclusions et des recommandations de l'Équipe de travail sur la protection des informations sur la sécurité (SIP TF) et d'autres travaux fondés sur la recommandation de la SIP TF, pour assurer un

avancement efficace de l'établissement de dispositions nouvelles ou amendées sur la protection des dossiers d'accidents et incidents figurant dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, et dans les publications connexes, avant la prochaine session ordinaire de l'Assemblée. En conséquence, en avril 2014, le Secrétariat a mis sur pied le Groupe d'experts sur la protection des dossiers d'accidents et d'incidents (GPAIR), chargé de peaufiner les recommandations de la SIP TF.

Les propositions d'amendements de l'Annexe 13 du GPAIR ont été adoptées par le Conseil en mars 2016. L'Amendement n° 15 de l'Annexe 13 et les éléments indicatifs récemment élaborés sous le titre *Manuel relatif à la protection des informations sur la sécurité*, Partie I — *Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents* (Doc 10053) visent à : améliorer la protection des dossiers d'enquêtes sur les accidents et incidents ; fournir un moyen de protection des dossiers d'enquêtes détenus ou contrôlés par l'autorité d'enquête sur les accidents ; donner la priorité à la protection des dossiers qui sont plus sensibles de nature, c'est-à-dire les enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR) et les enregistreurs d'images embarqués (AIR) ; aider les États à désigner l'« autorité compétente » et à assurer l'administration du « test de mise en balance » ; et aider les États à intégrer les protections visées au paragraphe 5.12 de l'Annexe 13 dans les lois et règlements nationaux.

Navigation aérienne

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

Après consultation avec les États et les organisations internationales, le Conseil a approuvé la cinquième édition du *Plan mondial de navigation aérienne*, qui sera présentée à la 39^e session de l'Assemblée pour adoption comme orientation stratégique du programme de travail technique de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne. Le GANP constitue un document de politique de haut niveau sur les problèmes de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, ainsi qu'un document de planification et de mise en œuvre à utiliser aux niveaux mondial, régional et national.

La cinquième édition du GANP actualise le contenu de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et fournit davantage d'informations sur la mise en œuvre des éléments de l'ASBU suivant une approche fondée sur la performance, en vue de garantir l'efficacité au plan du coût des investissements liés à la mise en œuvre.

Plan régional électronique de navigation aérienne (eANP)

En 2015 et au premier trimestre de 2016, les bureaux régionaux de l'OACI, en coordination avec le siège et les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) respectifs, ont alimenté la nouvelle plate-forme en ligne des ANP régionaux qui comprend trois volumes, comme suit :

- Volume I, contenant des éléments stables des ANP ;
- Volume II, contenant des éléments dynamiques des ANP ;
- Volume III, contenant des éléments dynamiques/flexibles du plan qui donnent des orientations pour la planification de la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne et leur modernisation, en tenant compte des ASBU.

Le Volume I a été approuvé pour toutes les régions, à l'exception d'une seule, par le Président du Conseil au nom du Conseil. Le Volume II est déjà approuvé pour certaines régions et les États l'approuveront

dans l'ensemble des régions d'ici à juillet. Le Volume III de la région MID est déjà approuvé, et tous les autres seront prêts d'ici décembre 2016 après entérinement par le PIRG correspondant.

Base de données des indicatifs de routes et de codes internationaux (ICARD)

Pour résoudre les problèmes techniques et de l'architecture dépassée de l'application ICARD actuelle, l'OACI élabore une nouvelle plate-forme qui permettra de répondre au besoin croissant de noms codés de cinq lettres (5LNC) dans le cadre du réaménagement de l'espace aérien, et de tenir compte des nouvelles capacités de navigation et du nouveau concept d'exploitation.

L'Université de l'aviation civile de Chine (CAFUC) a été retenue pour la mise à jour du système ICARD, qui devrait être livré d'ici la fin de 2016. Le nouveau système fait l'objet d'essais initiaux d'acceptation qui ont mis en évidence des progrès continus vers la mise au point de la nouvelle plate-forme.

La nouvelle plate-forme ICARD permettra d'assurer la stabilité du système, d'accélérer la vitesse de traitement, d'apporter des améliorations mineures à la conception et de la rendre plus conviviale, ce qui accroîtra considérablement l'efficacité pour l'OACI et les utilisateurs étatiques.

Intervention en cas d'urgence

Suivi mondial des aéronefs

Le 2 mars 2016, le Conseil de l'OACI a adopté l'Amendement n^o 40 de l'Annexe 6, Partie 1, qui comprenait entre autres éléments les SARP relatives à l'emplacement des aéronefs en détresse.

Les SARP établissent l'obligation pour un aéronef de transmettre de manière autonome et au moins une fois par minute, en cas de détresse, des informations à partir desquelles une position peut être déterminée. Un aéronef est en détresse lorsque son comportement, s'il n'est pas corrigé, peut aboutir à un accident. Ces SARP sont applicables, à partir du 1^{er} janvier 2021, aux nouveaux aéronefs d'une masse au décollage supérieure à 27 000 kg. Il est aussi recommandé que les SARP s'appliquent, à partir de la même date, aux nouveaux aéronefs dont la masse au décollage excède 5 700 kg.

Les SARP précisent que la transmission autonome des informations de position doit être active lorsque l'aéronef se trouve en situation de détresse, assurant ainsi une forte probabilité de localiser le lieu de l'accident dans un rayon de 6 NM. Elles stipulent par ailleurs que la transmission peut être activée manuellement. Les SARP ne s'appuient pas sur une technologie spécifique et permettront diverses solutions, notamment un système de transmission déclenchée. Elles établissent des critères de performance selon lesquels le système de transmission autonome des informations de position doit être capable de transmettre ces informations en cas de panne électrique à bord de l'aéronef, au moins pendant la durée prévue du vol complet.

Un site web public sur les initiatives de suivi mondial (<http://www.icao.int/safety/globaltracking>) a été lancé et est régulièrement mis à jour.

Virus Zika

En février 2016, la flambée du virus Zika au Brésil a été déclarée « une urgence de santé publique de portée internationale » par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). L'OMS a préconisé une réponse coordonnée et multisectorielle dans le cadre de la coopération interinstitutions. L'OACI a pris la responsabilité d'assurer la coordination pour le secteur de l'aviation, en facilitant la communication avec l'OMS et d'autres organismes de l'ONU. L'OACI participe aux réunions des principaux responsables de l'ONU et à celles du Comité d'urgence de l'OMS, et elle joue le rôle de conseiller de l'OMS pour les questions relatives à l'aviation.

L'OACI a créé un Groupe du secteur de l'aviation composé de l'OACI, de l'IATA, de l'ACI, de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et de la Fédération internationale du transport (ITF). Par l'entremise du Groupe du secteur de l'aviation, l'OACI assure le partage d'informations entre toutes les parties prenantes et la coordination des activités au sein du secteur aéronautique. En consultation avec ce groupe, l'OACI a élaboré et mis en œuvre un registre aéroportuaire en ligne de lutte contre les vecteurs, qui fournit des informations sur les méthodes utilisées par les aéroports pour combattre les insectes ou les animaux susceptibles de transporter une maladie infectieuse.

Le registre aéroportuaire en ligne de lutte contre les vecteurs peut être consulté par les parties prenantes et le public sur le site web public de l'OACI. Ce registre vise à faciliter le partage et la diffusion des informations, et à aider les États à élaborer des politiques de désinsectisation reposant sur une évaluation des risques. L'OACI s'emploie à élargir cette initiative en mettant au point un outil global d'évaluation des risques.

Réduction des risques de catastrophe en aviation et mécanisme d'intervention en cas de crise

Durant sa 208^e session, le Conseil a examiné une proposition visant à établir une stratégie pour réduire les risques de catastrophe en aviation qui intègre les concepts du « Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 » des Nations Unies, ainsi qu'une proposition visant à créer un mécanisme d'intervention en cas de crise. Le Conseil est convenu que cette question devrait être soumise à l'Assemblée et examinée sous deux angles distincts, à savoir d'une part l'établissement d'une stratégie de réduction des risques de catastrophe en aviation, et d'autre part la définition d'une politique OACI d'intervention en cas d'urgence.

Amendements des Annexes adoptés en février-mars 2016

Adoption de l'Amendement n° 173 de l'Annexe 1 — Licences du personnel

L'Amendement n° 173 porte sur l'éducation sanitaire et l'application des principes fondamentaux de gestion de la sécurité au processus d'évaluation médicale. Cet amendement remplace une recommandation actuelle ayant trait à l'éducation sanitaire et à la prévention des mauvais états de santé chez les candidats de la classe 1 âgés de moins de 40 ans, au moyen d'une nouvelle norme qui porte sur des principes similaires mais est d'une application plus large, et il fait passer au rang de norme une recommandation concernant l'application des principes fondamentaux de gestion de la sécurité au processus d'évaluation médicale.

Adoption de l'Amendement n° 45 de l'Annexe 2 — Règles de l'air

L'Amendement n° 45 concerne les dispositions relatives au respect du plan de vol et une réduction de la variation admissible de la vitesse vraie/nombre de Mach assignés ou prévus. L'expérience des fournisseurs de services ATS montre que la tolérance admissible en vigueur, qui ne prévoit de compte rendu que lorsque le changement de vitesse atteint 5 %, peut se révéler trop grande à la lumière de la réduction actuelle des minimums de séparation longitudinale. L'amendement corrige ce risque potentiel et étend l'applicabilité de la norme aux aéronefs utilisant le nombre de Mach comme référence de vitesse. Cet amendement fait par ailleurs en sorte que les écarts accidentels et intentionnels soient couverts pour refléter avec plus de précision l'esprit et les conditions dans lesquelles cette norme s'appliquerait. Le Groupe d'experts de la séparation et de la sécurité de l'espace aérien (SASP) est à l'origine de l'Amendement n° 45.

Adoption de l'Amendement n° 77 de l'Annexe 3 — Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale

L'Amendement n° 77 a trait à la fourniture d'informations sur la météorologie aéronautique et au format de compte rendu mondial pour l'évaluation et le compte rendu de l'état de la surface des pistes.

Informations sur la météorologie aéronautique

L'amendement concernant la météorologie aéronautique instaure un autre ajout progressif aux échanges numériques d'informations météorologiques comme composante de l'environnement du système de gestion globale de l'information (SWIM), en intégrant les avis de cendres volcaniques et de cyclones tropicaux ainsi que les renseignements AIRMET. Des informations supplémentaires du système mondial de prévisions de zone (SMPZ) sur les cumulonimbus, le givrage et la turbulence sont également introduites, tout comme une mention des services Internet au lieu de la suppression de la mention des systèmes antérieurs de distribution par satellite. Ces mises à jour accroissent l'efficacité et améliorent les informations sur les conditions météorologiques dangereuses.

Format de compte rendu mondial — État de la surface des pistes

L'amendement concernant l'amélioration du format de compte rendu mondial pour l'évaluation et le compte rendu de l'état de la surface des pistes vise à normaliser le signalement de l'état de la surface des pistes afin que l'équipage de conduite puisse déterminer avec précision la performance de l'aéronef au décollage et à l'atterrissage, avec pour effet une réduction mondiale des incidents/accidents de sortie de piste. L'amendement apporte une solution à un problème chronique relatif à l'établissement d'un rapport objectif entre la performance de l'aéronef et les informations sur l'état de la piste, et il s'inscrit dans le cadre d'une révision majeure de plusieurs Annexes.

Adoption de l'Amendement n° 59 de l'Annexe 4 — Cartes aéronautiques

L'Amendement n° 59 porte sur les communications vocales par satellite (SATVOICE) et la surface de segment à vue (VSS).

Communications vocales par satellite (SATVOICE)

Les SATVOICE font partie d'une révision majeure de plusieurs Annexes et PANS, et l'amendement introduit une disposition sur les cartes aéronautiques pour les numéros SATVOICE. L'existence d'informations facilement disponibles sur les numéros SATVOICE aide l'équipage de conduite à entrer de

manière plus efficace en contact avec les unités ATS, ce qui aura un impact positif sur la sécurité opérationnelle, particulièrement en cas d'urgence.

Surface de segment à vue (VSS)

L'amendement concernant la VSS traite de l'identification de la pénétration de la VSS sur les cartes aéronautiques afin de contribuer à améliorer la sécurité grâce à une sensibilisation situationnelle accrue aux risques potentiels de sécurité. Cette mise à jour des dispositions relatives aux exigences en matière de publication, de description et de fonctionnalité des points importants de cheminement par le travers et à survoler, de l'altitude minimale de zone (AMA), des procédures CAT H et des restrictions de l'utilisation directionnelle des voies aériennes en route visent à rendre claires et transparentes les exigences existantes de l'Annexe 4, afin d'éviter toute interprétation erronée de la part des utilisateurs et d'appuyer une application efficace des critères et partant, d'accroître la sécurité. Le présent amendement de l'Annexe 4 complète les révisions apportées aux *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs*, Volume II — *Construction des procédures de vol à vue et de vol aux instruments* (Doc 8168, PANS-OPS) et aux éléments indicatifs y afférents.

Adoption des Amendements n° 40, 34 et 20 de l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, Parties 1, 2 et 3

Ces amendements concernent : les méthodes de gestion de la fatigue ; la protection des enregistrements des enregistreurs de bord ; l'harmonisation et l'alignement de la terminologie et de la formulation, les dispositions actualisées en matière de navigation fondée sur les performances (PBN), le système de vision améliorée (EVS) et les considérations relatives à l'extinction des incendies dans les compartiments de fret en situation de déroutement ; l'amélioration de l'évaluation et du signalement de l'état de la surface des pistes ; les spécifications d'emport des enregistreurs de bord ; la récupération en temps utile des enregistrements des données de vol aux fins d'enquête ; la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS) ; et la gestion de la sécurité.

Méthodes de gestion de la fatigue (Annexe 6, Partie 1)

L'amendement corrélatif concernant les méthodes de gestion de la fatigue traite de la nécessité d'établir une définition de la fatigue pouvant s'appliquer à tout secteur de l'industrie aéronautique, de la révision du titre associé à la mise à jour, et d'un étoffement important des éléments indicatifs d'appui.

Protection des enregistrements des enregistreurs de bord (Annexe 6, Parties 1, 2 et 3)

Les amendements concernant la protection des enregistrements des enregistreurs de bord lors des opérations normales traitent, en dehors des enquêtes du type de l'Annexe 13, de l'utilisation des CVR et des AIR qui devrait se limiter à des fins liées à la sécurité et s'accompagner de sauvegardes appropriées, pour les inspections des enregistreurs de bord ou en cas de recherche d'enregistrements ou de transcriptions connexes dans le cadre de procédures pénales. Ces procédures sont prises en compte dans la proposition en tant qu'exception aux mesures de protection prévues pour les CVR et les AIR, afin de permettre aux autorités compétentes d'avoir accès sans restriction aux enregistrements et à leurs transcriptions dans les cas où des infractions pénales ont été commises et où les membres d'équipage impliqués n'ont peut-être pas consenti à l'utilisation de ces enregistrements et transcriptions (actes de piraterie aérienne p. ex.). De même, les enregistreurs de données de vol (FDR), les systèmes d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS) ainsi que les enregistreurs AIR de classes B et C, et les systèmes d'enregistrement d'images embarqué (AIRS) ne devraient être utilisés qu'à des fins de navigabilité ou de maintenance, notamment pour les programmes d'analyse des données de vol, avec les protections adéquates accordées par l'Annexe 19.

Harmonisation et alignement de la terminologie et de la formulation, dispositions actualisées en matière de navigation fondée sur les performances (PBN), système de vision améliorée (EVS) et considérations relatives à l'extinction des incendies dans les compartiments de fret en situation de déroutement (Annexe 6, Parties 1, 2 et 3)

Les amendements traitent des questions ci-après : cohérence terminologique (par exemple « équipé » et « installé ») et harmonisation de la terminologie et de la formulation dans toutes les parties de l'Annexe 6 ; révision des dispositions en matière de PBN et alignement de celles-ci sur le cadre actuel de la PBN, ce qui est nécessaire à la simplification du processus d'approbation de la PBN ; mise à jour des éléments indicatifs dans les pièces jointes et correction des disparités par rapport à l'EVS ; et insertion, dans la Partie 1 de l'Annexe 6, d'une recommandation concernant la durée de fonctionnement des systèmes d'extinction d'incendie de fret (CCFS) des aéronefs, qui s'applique tant aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) qu'aux autres vols.

Format de compte rendu mondial — État de la surface des pistes (Annexe 6, Parties 1 et 2)

Les amendements portent sur l'utilisation d'un format amélioré de compte rendu mondial pour évaluer et signaler l'état de la surface des pistes, et traitent d'un volet mineur d'une révision majeure de plusieurs Annexes en vue de présenter le format de compte rendu mondial.

Spécifications d'emport des enregistreurs de bord (Annexe 6, Parties 1, 2 et 3)

L'adoption, par le Conseil pour le suivi et la localisation des aéronefs en détresse, des dispositions basées sur la performance figurant dans la Partie 1 de l'Annexe 6 permet d'assurer la disponibilité en temps voulu des données d'enregistreurs de bord pour faciliter les enquêtes. Il s'agit notamment de dispositions visant à faciliter non seulement la localisation des lieux d'accident dans un rayon de 6 NM, mais aussi les opérations de recherche et de sauvetage, ce qui constitue un avantage supplémentaire.

L'amendement de la Partie 2 de l'Annexe 6 porte sur la prolongation à 25 heures de la durée d'enregistrement des CVR, qui permettra de prendre en compte les activités avant vol et après vol de l'équipage de conduite, même pour les vols long courrier. En outre, l'amendement de la Partie 3 aligne le texte sur les Parties 1 et 2 de l'Annexe 6.

Communication et surveillance basées sur la performance (PBCS) (Annexe 6, Parties 1, 2 et 3)

Les amendements apportent des précisions sur les dispositions existantes concernant la performance de communication requise (RCP) et ajoutent une disposition sur l'équipement de surveillance et la surveillance basée sur la performance (PBS). L'amendement vise à assurer la conformité des systèmes de communication et de surveillance des aéronefs aux spécifications de RCP et de performance de surveillance requise (RSP) ; et la participation des exploitants aux programmes de suivi établis par les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), conformément au Chapitre 3, § 3.3.5.2 de l'Annexe 11.

Gestion de la sécurité (Annexe 6, Parties 1 et 3)

Les amendements assurent la mise en jour des renvois pour tenir compte de l'élévation du Supplément B au rang d'Appendice 3 dans l'Annexe 19.

Adoption de l'Amendement n° 105 de l'Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs

L'amendement a trait à la gestion de la sécurité et à un format amélioré de compte rendu mondial pour évaluer et signaler l'état de la surface des pistes.

Gestion de la sécurité

L'amendement découle de l'extension des SARP relatives aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de l'Annexe 19 aux organisations de conception et/ou de construction de moteurs ou d'hélices ; l'amendement de l'Annexe 8 est requis pour assurer l'alignement sur l'Annexe 19.

Format de compte rendu mondial — État de la surface des pistes

L'amendement traite d'un volet mineur d'une révision majeure de plusieurs Annexes en vue de présenter le format de compte rendu mondial. Le format de compte rendu mondial vise à rendre compte objectivement de l'état de la surface des pistes afin que l'équipage de conduite puisse déterminer avec précision la performance de l'aéronef au décollage et à l'atterrissage, avec pour effet une réduction mondiale des incidents/accidents de sortie de piste.

Adoption de l'Amendement n° 90 de l'Annexe 10 — Télécommunications aéronautiques, Volume I

L'amendement traite de questions associées au système mondial de navigation par satellite (GNSS), au système d'atterrissage aux instruments (ILS) et à la rationalisation des systèmes de navigation classiques.

Adoption de l'Amendement n° 90 de l'Annexe 10, Volume II

L'amendement porte sur les limites actuelles du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) du point de vue de la longueur des lignes, de la longueur globale des messages et de l'ensemble des caractères qui est restreint. L'amendement met par ailleurs à jour les renvois aux manuels de l'OACI et supprime les renvois aux passerelles du réseau commun OACI d'échange de données (CIDIN)/système de messages aéronautiques (AMHS), qui sont des applications régionales particulières. S'agissant de la liaison de données et des SATVOICE, la fonction d'initialisation de la liaison de données (DLIC) a été incluse. L'amendement apporte aussi des précisions sur les dispositions existantes relatives aux communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) et à la surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C), en insérant de nouvelles conditions dans l'alignement sur les capacités actuelles de la flotte opérationnelle. L'amendement introduit en outre un renvoi au document *Global Operational Data Link (GOLD) Manual* (Doc 10037).

Adoption de l'Amendement n° 90 de l'Annexe 10, Volume III

L'amendement traite d'un certain nombre de questions liées au système de communications aéronautiques mobiles d'aéroport (AeroMACS) et aux SATVOICE.

AeroMACS

L'amendement concernant l'AeroMACS répond au besoin de mettre en place un système de communication à large bande à la surface des aéroports destiné à appuyer les futurs services de gestion de la circulation aérienne en utilisant un spectre de 5091 MHz à 5150 MHz alloué par CMR-07, et à la nécessité de fournir des services mobiles aéronautiques (route) [SMA(R)].

SATVOICE

L'amendement concernant les SATVOICE normalise les caractéristiques essentielles du système pour les infrastructures communes utilisant différentes entreprises de transmission par satellite, différents fournisseurs de services de réseaux et différents équipements d'aéronefs. Les dispositions empêcheront d'autres divergences dans la mise en œuvre et contribueront positivement au passage des communications vocales à haute fréquence aux SATVOICE, comme le prévoit le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750).

Adoption de l'Amendement n° 50 de l'Annexe 11 — Services de la circulation aérienne

L'amendement a trait à la communication et la surveillance basées sur la performance (PBCS), à la conception et à la supervision des procédures, à un amendement corrélatif découlant de l'Amendement n° 77 de l'Annexe 3, et à la gestion de la fatigue chez les contrôleurs de la circulation aérienne.

Communication et surveillance basées sur la performance (PBCS)

L'amendement transforme la disposition antérieure sur la performance de communication requise (RCP) en disposition relative à la communication basée sur la performance (PBC), et ajoute de nouvelles dispositions pour les équipements de surveillance et la surveillance basée sur la performance (PBS). L'amendement comprend aussi une exigence ayant trait à la création d'un programme de suivi de la PBCS en cas de prescription de spécifications de RCP et RSP.

SARP relatives à la conception et à la supervision des procédures

L'amendement traite des exigences pour le cadre réglementaire du service de conception des procédures de vols aux instruments et de la définition des responsabilités des États contractants en matière de fourniture de procédures de vol sûres. Cet amendement améliorera la sécurité des vols grâce à une mise en œuvre cohérente de la fourniture des services de conception des procédures de vols aux instruments et de la supervision de ces services par les États.

Météorologie aéronautique

L'amendement concernant la météorologie aéronautique est corrélatif à l'Amendement n° 77 de l'Annexe 3 et a trait à une mise à jour de la définition des SIGMET de l'Annexe 11.

Gestion de la fatigue chez les contrôleurs de la circulation aérienne

L'amendement fournit des normes minimales de gestion du risque de fatigue chez les contrôleurs de la circulation aérienne au moyen à la fois de la conformité aux limites respectives et de la mise en œuvre d'un système de gestion des risques de fatigue (FRMS).

Adoption de l'Amendement n° 15 de l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents

L'Amendement n° 15 concerne la mise en place d'une autorité indépendante d'enquête sur les accidents et la protection des informations de sécurité.

Mise en place d'une autorité indépendante d'enquête sur les accidents

Le terme « autorité indépendante d'enquête sur les accidents » renvoie à une autorité qui est fonctionnellement distincte des autorités aéronautiques de l'État et d'autres entités susceptibles de s'ingérer dans la conduite ou l'objectivité des enquêtes, ce qui permet une identification correcte et adéquate des causes connexes et des facteurs contributifs.

Protection des informations de sécurité

L'amendement met l'accent sur : la protection des dossiers d'enquêtes de l'Annexe 13, parallèlement à l'établissement d'un équilibre entre les objectifs de l'enquête et d'autres intérêts publics ; les moyens efficaces de protection des dossiers détenus ou contrôlés par l'autorité d'enquête sur les accidents ; et l'appui aux États en matière d'administration du « test de mise en balance » par l'autorité compétente désignée. L'amendement reconnaît que des circonstances différentes requièrent des mesures différentes de protection et qu'une protection complète peut être plus néfaste que bénéfique. Il reconnaît par ailleurs

la prise en compte de différents systèmes juridiques et pratiques étatiques dans la mise en œuvre d'une protection efficace des dossiers d'enquêtes.

Adoption de l'Amendement n° 13 de l'Annexe 14 — Aérodomes, Volume I

L'amendement porte sur : le système autonome d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS) ; les aides visuelles ; la conception des aérodomes ; et un format amélioré de compte rendu mondial.

Système autonome d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS)

L'amendement traite de la nécessité d'harmoniser les procédures relatives à l'ARIWS, lorsque celui-ci est installé, pour l'ensemble des aérodomes et des types de systèmes. L'ARIWS est un système complexe et il convient de comparer sa mise en œuvre à celle d'autres solutions, en tenant dûment compte de l'efficacité de l'atténuation, de l'efficacité de l'exploitation, des coûts et des aspects liés aux facteurs humains. Les dispositions ne contiennent aucune obligation ou recommandation concernant l'installation d'un tel système ; la décision d'installer ce système dans un aérodom ne serait prise en définitive qu'à l'issue d'une évaluation du risque d'incursion sur la piste à l'aérodom en question.

Aides visuelles

L'amendement précise ou modifie diverses dispositions et notes, notamment celles relatives : à la marque de point d'attente de la piste ; à la marque de point d'attente intermédiaire de la piste ; et aux T-VASIS et AT-VASIS.

Conception des aérodomes

L'amendement classe formellement les zones anti-souffle aménagées et permet l'utilisation d'adductions d'eau ouvertes pour éliminer l'excès d'eau de pluie sur la surface ou à proximité de la piste.

Format de compte rendu mondial — État de la surface des pistes

L'amendement a trait à l'utilisation d'un format amélioré de compte rendu mondial pour évaluer et signaler l'état de la surface des pistes aux fins de compte rendu normalisé, de sorte que l'équipage de conduite puisse déterminer avec précision la performance de l'aéronef au décollage et à l'atterrissage, avec pour effet une réduction mondiale des incidents/accidents de sortie de piste.

Adoption de l'Amendement n° 7 de l'Annexe 14 — Aérodomes, Volume II

L'amendement traite des marques, des restrictions quant à la hauteur des objets et de la planification des interventions en cas d'urgence dans les héliports. Il porte aussi sur la suppression des définitions redondantes du Volume II de l'Annexe 14.

Adoption de l'Amendement n° 39 de l'Annexe 15 — Services d'information aéronautique

L'amendement porte sur : la publication d'informations sur l'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et le dispositif d'arrêt dans la publication d'information aéronautique ; les restrictions de l'utilisation directionnelle des voies aériennes en route ; le format de compte rendu mondial pour l'évaluation et le signalement de l'état de la surface des pistes ; et les PBCS et SATVOICE.

Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et dispositif d'arrêt

L'amendement requiert que les données concernant le dispositif d'arrêt soient mesurées, décrites et promulguées en plus des informations relatives à l'aire de sécurité d'extrémité de piste, et il est corrélatif à l'amendement du Volume I de l'Annexe 14.

Format de compte rendu mondial — État de la surface des pistes

L'amendement a trait à l'utilisation d'un format amélioré de compte rendu mondial pour évaluer et signaler l'état de la surface des pistes aux fins de compte rendu normalisé, de sorte que l'équipage de conduite puisse déterminer avec précision la performance de l'aéronef au décollage et à l'atterrissage, avec pour effet une réduction mondiale des incidents/accidents de sortie de piste.

Restrictions de l'utilisation directionnelle des voies aériennes en route

L'amendement, ainsi que les amendements corrélatifs de l'Annexe 4 et le *Manuel des services d'information aéronautique* (Doc 8126), précisent les exigences relatives aux restrictions de l'utilisation directionnelle des voies aériennes en route, et résout la confusion concernant leur description dans les publications d'information aéronautique des États.

PBCS et SATVOICE

L'amendement appuie les dispositions relatives aux PBCS de l'Annexe 11 ayant trait aux spécifications de RCP/RSP, et fait en sorte que ces spécifications figurent sous un format normalisé dans la publication d'information aéronautique d'un État. L'amendement porte aussi sur l'inclusion d'une disposition dans la publication d'information aéronautique concernant les numéros SATVOICE, de sorte que ces derniers soient facilement accessibles au personnel des opérations aériennes.

Adoption de l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité

L'amendement repose sur des principes existants figurant dans l'Annexe 19, avec une certaine restructuration destinée à faciliter l'efficacité de la mise en œuvre, et il comprend : une mise à jour des dispositions du programme national de sécurité (PNS) intégrées aux éléments cruciaux du système national de supervision ; l'amélioration des dispositions relatives au système de gestion de la sécurité (SGS) ; l'extension d'un SGS aux organisations chargées de la conception type et/ou de la construction de moteurs et d'hélices ; et une mise à jour des dispositions concernant la protection des données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes.

Approbation d'amendements de documents relatifs aux Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)*Approbation de l'Amendement n° 32 des PANS-ABC*

L'amendement ajoute de nouvelles abréviations et codes et en supprime plusieurs qui sont jugés désuets. Les abréviations et les codes concernant la météorologie et la mise en œuvre des PBCS et SATVOICE sont corrélatifs aux amendements des Annexes 3, 6, 11, 15 et des PANS-ATM (Doc 4444).

Approbation de l'Amendement n° 1 des PANS-Aérodromes

L'amendement introduit des dispositions concernant l'utilisation d'un format amélioré de compte rendu mondial pour évaluer et signaler l'état de la surface des pistes. L'amendement divise par ailleurs les

PANS-Aérodromes en deux parties en vue d'une meilleure lisibilité : la Partie I contient des questions de haut niveau, notamment la certification des aérodromes, et la Partie II des questions opérationnelles quotidiennes comme le risque de dommage par des objets intrus (FOD), les risques liés à la faune et l'inspection de l'aire de mouvement.

Approbation de l'Amendement n° 7 des PANS-ATM

L'amendement porte sur : les minimums de séparation longitudinale et latérale basés sur les performances, et la procédure de montée et de descente (CDP) utilisant la surveillance dépendante automatique en mode contrat (ADS-C) ; la séparation des aéronefs au départ des aéronefs à l'arrivée qui suivent une route à navigation de surface (RNAV) ou à qualité de navigation requise (RNP) ; la fonction d'initialisation de la liaison de données (DLIC), l'ADS-C, les PBCS et les SATVOICE ; le guidage jusqu'en approche finale, l'indication de la distance de roulement utilisable au décollage (TODA) et l'utilisation de la SID/STAR ; les expressions conventionnelles pour communications entre équipages de conduite et personnel au sol de dégivrage/antigivrage ; les procédures de descente d'urgence ; l'ARIWS ; l'envoi de comptes rendus en vol spéciaux et la définition des renseignements SIGMET ; et un format amélioré de compte rendu mondial pour l'évaluation et le signalement de l'état de la surface des pistes.

Approbation des Amendements n^{os} 7 et 7 des PANS-OPS, Volumes I et II respectivement

Les amendements portent sur : la réduction de la marge minimale de franchissement d'obstacles (MOC) pour les procédures de virage au départ ; l'utilisation de la direction jusqu'à un repère (CF) dans les segments de départ ; les procédures de compensation de la navigation verticale barométrique (Baro-VNAV) ; l'utilisation de la PBN avec le système d'atterrissage aux instruments/système d'atterrissage hyperfréquences/système de renforcement au sol (GBAS) et le système d'atterrissage (ILS/MLS/GLS) ; le système de renforcement satellitaire (SBAS) et les exigences relatives à la conception des procédures du GBAS ; les exigences en matière de pénétration VSS ; les exigences concernant la détermination de l'AMA ; et l'amélioration des dispositions relatives aux systèmes anticollision embarqués (ACAS).

Manuels élaborés (janvier-juin 2016)

Doc 9880, *Manual on Detailed Technical Specifications for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) using ISO/OSI Standards and Protocols*

Doc 9966, *Manual on the Oversight of Fatigue Management Approaches* (deuxième édition)

Doc 10020, *Manuel sur les sacoches de vol électroniques (EFB)*

Doc 10053, *Manual on Protection of Safety Information, Part I — Protection of Accident and Incident Investigation Records*

Doc 10056, *Manual on Air Traffic Controller Competency-based Training and Assessment*

Doc 10057, *Manual on Air Traffic Safety Electronics Personnel Competency-based Training and Assessment*

Doc 10063, *Manual on Monitoring the Application of Performance-based Horizontal Separation Minima Fatigue Management Guide for Airline Operators* (deuxième édition) OACI/IATA/IFALPA

Fatigue Management Guide For Air Traffic Service Providers OACI/CANSO/IFATCA

Fatigue Management Guide for General Aviation Operators of Large and Turbojet Aeroplanes OACI/IBAC/FSF

SÛRETÉ ET FACILITATION

Sûreté

Projet d'Amendement n° 15 de l'Annexe 17 et orientations connexes

Lors de la troisième séance de sa 208^e session, le Conseil a examiné des propositions relatives à l'Amendement n° 15 de l'Annexe 17 — *Sûreté*. Ces propositions découlent de l'examen de l'Annexe 17 par la 27^e réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/27), qui s'est tenue du 14 au 18 mars 2016 à Montréal.

La lettre confidentielle AS 8/2.1-16/58 contenant la proposition d'amendement de l'Annexe a été diffusée auprès de tous les États membres pour examen et observations le 8 juin 2016, et il est prévu que la proposition d'amendement sera présentée au Conseil pour adoption durant sa 209^e session en novembre 2016, et qu'elle entrera en vigueur en juillet 2017.

Parmi les dispositions nouvelles et/ou révisées figurant dans la proposition d'Amendement n° 15 de l'Annexe 17, on peut citer : la détection des comportements ; l'innovation dans la sûreté de l'aviation ; les systèmes antiaériens portables (MANPADS) ; les évaluations de risque ; la cybersûreté ; et la sûreté du côté ville. Compte tenu de l'accentuation de la menace des attaques terroristes du côté ville des aéroports, combinée avec les récents incidents terroristes dans des endroits très fréquentés, tant dans les aéroports que dans des lieux non liés à l'aviation, l'Amendement n° 15 propose l'élévation des pratiques recommandées en matière de sûreté du côté ville au statut de normes.

Une mise à jour de l'*État du contexte de risque mondial* (cinquième édition) de l'OACI, parue en avril, tient compte des risques potentiels de sûreté et de l'état de la menace à l'échelle mondiale. D'autres éléments indicatifs sont en cours d'élaboration, parmi lesquels figure le document de l'OACI intitulé *Vols d'aéronefs civils au-dessus des zones de conflit*, qui devrait devenir disponible au deuxième semestre de 2016.

Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

Quatorze audits USAP-CMA de l'OACI ont été effectués au premier semestre de 2016, ce qui porte le nombre total d'audits USAP-CMA menés à 10 audits basés sur des documents et 30 audits sur place. La Figure 1 montre les résultats globaux, au 30 juin 2016, des audits mondiaux du deuxième cycle de l'USAP et de l'USAP-CMA, qui sont liés à la mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de surveillance de la sûreté de l'aviation. Une mission de validation de l'OACI, organisée en 2016, a validé les mesures prises par un État pour résoudre sa préoccupation significative de sûreté (SSeC). Au cours de 2016, trois nouvelles SSeC concernant un État ont été affichées sur le site web sécurisé de l'USAP, et une SSeC dans un autre État a été retirée. Au 30 juin 2016, 12 SSeC restaient non résolues dans cinq États.

Répertoire OACI de clés publiques (RCP)

Le RCP de l'OACI, créé pour aider les États membres à avoir accès aux informations de clés publiques stockées dans la puce afin de valider et d'authentifier les passeports électroniques, constitue un élément essentiel de la stratégie du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI.

Depuis janvier 2016, six autres États membres ont adhéré au RCP de l'OACI, ce qui porte à 52 le nombre total de participants au RCP.

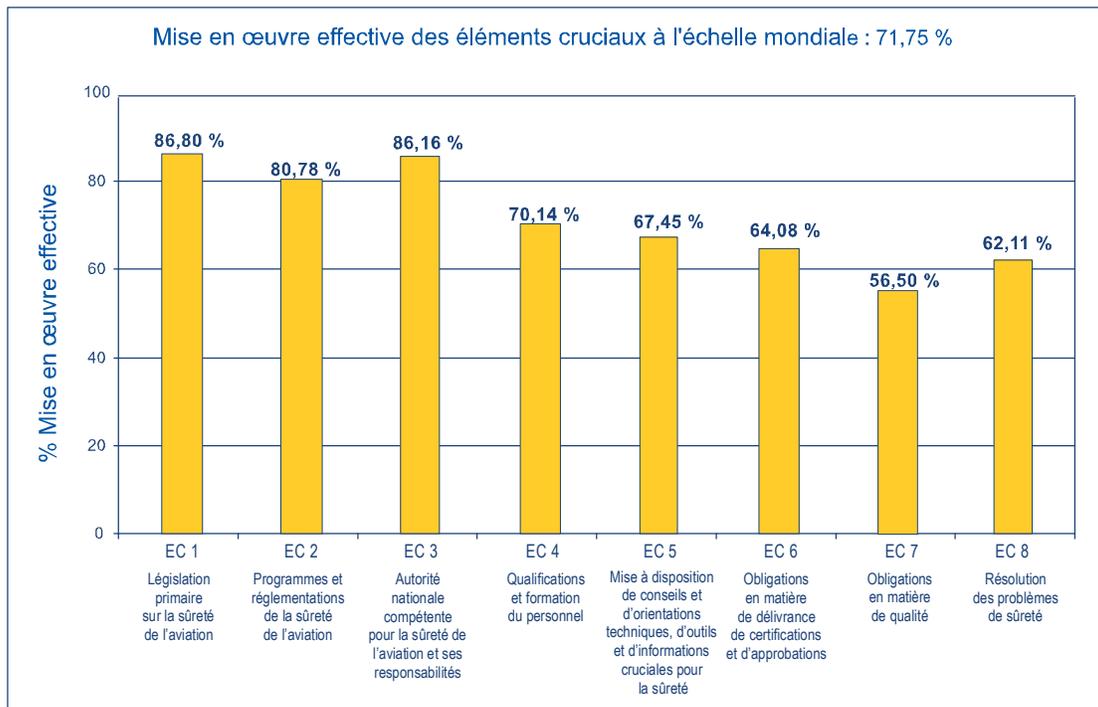


Figure 1

Dans le but d'encourager la participation au RCP de l'OACI, l'Amendement n° 25 de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui est entré en vigueur en février a présenté une révision de la pratique recommandée 3.9.1. relative au RCP. Cette pratique recommandée est désormais divisée en deux pratiques recommandées, dont une ciblant les entités de délivrance de documents et l'autre les autorités responsables du contrôle frontalier. L'OACI recommande vivement la participation au RCP, et la révision de l'Annexe 9 renforce cette position.

À l'issue d'une procédure d'appel d'offres de l'OACI portant sur un marché opérationnel pour l'exploitant du RCP, un contrat de fourniture du RCP de l'OACI a été signé avec Bundesdruckerei GmbH en tant que maître d'œuvre de la conception, du développement et de l'exploitation complets du RCP. En vertu de ce nouveau contrat qui est entré entièrement en vigueur en avril 2016, et depuis janvier 2016, les droits d'inscription des nouveaux participants au RCP ont baissé de 56 000 USD à 15 900 USD et de la même manière, les cotisations annuelles des participants existants seront réduites. Il convient de noter que les cotisations annuelles versées par chaque participant baissent à mesure de l'augmentation du nombre de participants au RCP.

Soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

En avril 2016, en coopération avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), l'OACI a organisé la Conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, qui s'est tenue à Windhoek (Namibie). La Déclaration de Windhoek, adoptée à la fin de la Conférence, a réaffirmé un engagement à accroître le niveau de conformité aux SARP relatives à la sûreté de l'aviation et à la facilitation sur le continent africain et a préconisé l'adoption d'un plan d'action pour assurer la mise en œuvre et la concrétisation de la déclaration et des objectifs de la Conférence.

En juin 2016, l'OACI a organisé le premier Symposium AFI SECFAL sur la sûreté de l'aviation et la facilitation à Malabo (Guinée équatoriale). Ce symposium s'est penché sur plusieurs thèmes et a formulé des recommandations pour examen aux fins d'intégration dans le programme de travail du Plan AFI SECFAL. Le symposium a en outre examiné le rapport sur les résultats de la Conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique et invité instamment les États à renforcer leurs engagements en faveur de la mise en œuvre de la Déclaration de Windhoek, et les parties prenantes à faire mieux connaître les objectifs, les activités et l'appui du Plan AFI SECFAL.

Facilitation

Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

La neuvième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/9) s'est tenue en avril 2016. À l'ordre du jour de la réunion figuraient des thèmes comme l'évolution récente en matière de facilitation à l'OACI, aux Nations Unies et dans d'autres organisations internationales ; les propositions d'amendements de l'Annexe 9 (notamment les SARP nouvelles/révisées sur les mineurs non accompagnés, les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), les systèmes automatisés de contrôle frontalier et de voyage électronique) ; et les questions liées à la mise en œuvre de l'Annexe 9. Ces recommandations seront soumises au Conseil pour examen durant sa 210^e session, au début de 2017.

Le Doc 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, est en cours de révision, sa date de publication étant prévue en 2017.

Mesures nationales et internationales visant à assurer la sécurité et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles frontaliers

La première réunion du Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP/1) s'est tenue au siège de l'OACI du 30 mars au 1^{er} avril 2016. Au nombre des points soumis à l'examen par le Secrétariat figuraient : une proposition de Plan mondial de facilitation de l'aviation (GAFP) ; un nouveau concept de listes de tâches pour le suivi et le compte rendu des progrès en matière de mise en œuvre du TRIP ; le lancement de la nouvelle plate-forme TRIP de l'OACI pour le partage des informations ; un plan de promotion de la Stratégie TRIP de l'OACI ; la mise au point d'une analyse coûts-avantages pour appuyer la mise en œuvre des contrôles frontaliers automatisés ; une feuille de route pour l'adoption d'une norme de l'Annexe 9 relative aux passeports électroniques ; et les résultats du questionnaire de l'OACI sur la mise en œuvre et l'appui de la Stratégie TRIP. La réunion a par ailleurs approuvé un projet de plan opérationnel d'exécution de la Stratégie TRIP de l'OACI élaboré par le Secrétariat.

La réunion TAG/TRIP/1 a examiné un vaste éventail de questions techniques, dont l'élaboration de spécifications et d'orientations relatives aux *Documents de voyage lisibles à la machine* (Doc 9303), et la fourniture d'aide en matière de conformité aux États membres. Un nouveau projet de termes de référence du TAG/TRIP, adopté par la réunion, a ensuite été approuvé par la Secrétaire générale et distribué aux États membres via la lettre EC 6/8–16/48 datant du 3 juin 2016. Par la même lettre, les États membres et certaines organisations internationales ont été invités à désigner des experts devant siéger au sein du TAG/TRIP à l'avenir. Pour faire avancer ses travaux, le TAG/TRIP/1 a approuvé les programmes de travail futurs de ses deux sous-groupes, à savoir le Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) et le Groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG). Par la suite, l'ICBWG s'est réuni à La Haye (3-4 mai 2016) et le NTWG à Seattle (7-9 juin 2016) pour poursuivre les travaux sur la mise en œuvre de la Stratégie TRIP.

Un séminaire régional de l'OACI sur le Programme OACI d'identification des voyageurs s'est tenu à l'île de Kish (République islamique d'Iran) du 9 au 11 mai 2016. Ce séminaire organisé par l'Organisation de l'aviation civile (CAO) d'Iran a servi à souligner la pertinence de la Stratégie TRIP de l'OACI pour renforcer la sûreté nationale et internationale et lutter contre la criminalité et le terrorisme transfrontaliers, en empêchant le mouvement des terroristes, en mettant en œuvre des contrôles frontaliers efficaces, et en mettant en place des mesures de contrôle de la délivrance de documents d'identité et de voyage.

Durant le premier semestre de 2016, un certain nombre d'éléments indicatifs nouveaux ou actualisés ayant trait au TRIP ont été affichés sur le site web public de l'OACI et sur la nouvelle plate-forme TRIP sécurisée de l'OACI. Il s'agissait notamment d'une *Collection de pratiques optimales en matière d'acquisition de biens et services relatifs aux documents de voyage lisibles à la machine* (mars 2016), d'*Orientations pour la mise en circulation de modèles de documents de voyage* (mars 2016), de *Directives concernant les pratiques optimales en matière d'authentification optique à la machine* (avril 2016), d'un nouveau *Guide pour l'évaluation de la sûreté du traitement et de la délivrance des documents de voyage à l'intention des experts* (mai 2016), et d'*Orientations sur les documents de voyage d'urgence* (mai 2016). Ces guides ont été élaborés par les experts techniques des groupes de travail du TAG/TRIP.

Dans le cadre de la mise en œuvre du TRIP de l'OACI, les efforts visant à établir un lien entre les besoins des États et l'expertise de l'OACI et de la communauté des donateurs ont continué à porter leurs fruits. Un certain nombre d'activités de renforcement de capacités ont été menées entre janvier et juin 2016, avec la poursuite de la mise en œuvre du projet de « Renforcement de la sûreté des documents de voyage et de la gestion de l'identification au Sahel » financé par le Canada. L'élaboration de la « mallette pédagogique » de l'OACI (ITP) est achevée, ce qui a conduit à sa validation à Douala (Cameroun) en mars 2016. Cette formation est essentielle au renforcement des compétences requises par les agents d'inspection de première ligne des services d'immigration et de contrôle frontalier pour examiner efficacement les documents de voyage et partant, accélérer le mouvement des voyageurs légitimes tout en repérant les individus à haut risque. Cette formation mettra l'OACI en mesure de répondre positivement aux demandes d'assistance des États membres. Lancée en français en mai 2016, la « mallette pédagogique » de l'OACI est disponible en anglais et le sera bientôt en arabe. Une mission d'évaluation technique, la dernière d'une série de quatre organisées dans le cadre du projet, a été effectuée à Yaoundé (Cameroun) en mars 2016. Dans le même temps, la liaison avec la communauté des donateurs est maintenue afin d'obtenir des financements pour continuer à aider les États à mettre en œuvre la Stratégie TRIP de l'OACI.

Mesures nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

Dans la foulée de l'adoption de la Résolution 2178 (2014) du Conseil de sécurité de l'ONU qui, entre autres, invite les États membres à se servir des données sur les passagers du système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) pour empêcher les voyages des combattants terroristes étrangers, l'OACI a renforcé sa coopération avec le Centre de lutte contre le terrorisme de l'ONU sur des travaux conjoints concernant les questions relatives aux RPCV et aux dossiers passagers (PNR), particulièrement en soutenant ses séminaires régionaux de mise en œuvre des RPCV à Bangkok (mars 2016) et à Amman (mai 2016). D'autres séminaires se tiendront à Vienne (juillet 2016), à Istanbul (octobre 2016) et en Afrique (décembre 2016).

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

Politique et réglementation économiques

Le troisième Symposium OACI sur le transport aérien (IATS), organisé les 30 et 31 mars 2016, a porté sur la concurrence dans le transport aérien international. Il a offert aux responsables d'autorités chargées du transport aérien et de la concurrence ainsi qu'aux représentants d'organisations internationales, à l'industrie de l'aviation et aux universitaires, un cadre d'échanges de vues et d'expériences qui ont débouché sur des contributions utiles aux travaux du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) dans le domaine de l'élaboration de projets d'accords internationaux relatifs à la libéralisation de l'accès au marché, au fret aérien et à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens.

Le groupe de travail de l'ATRP a tenu les 1^{er} et 2 avril 2016 une réunion consacrée à la résolution des questions clés ayant trait aux projets d'accords. Cette réunion a été utile pour guider les travaux futurs du groupe de travail.

Le Secrétariat a poursuivi ses travaux sur la mise à jour de la *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) et le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) de l'OACI. Une version provisoire des Documents actualisés sera mise à disposition pour la 39^e session de l'Assemblée.

La Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens de 2016 (ICAN2016) sera organisée par le ministère des Transports et de l'Aviation civile du Commonwealth des Bahamas. Elle se tiendra du 5 au 9 décembre 2016 à Nassau. Le Secrétariat prépare actuellement cette rencontre en étroite collaboration avec les départements concernés de l'État d'accueil.

Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

En application des recommandations de la quatrième Réunion conjointe du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP/4), les groupes de travail créés par la réunion ont entrepris des travaux dans les domaines respectifs qui leur ont été attribués, notamment l'examen des politiques et des orientations existantes connexes de l'OACI, et l'élaboration de propositions aux fins d'examen par la prochaine réunion conjointe des deux groupes d'experts.

Données sur l'aviation et analyse économique

L'OACI a engagé la coopération avec des associations régionales de transporteurs en signant des protocoles d'accord. En application des recommandations du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse, l'OACI a poursuivi sa collaboration avec les membres du Groupe multidisciplinaire sur les prévisions à long terme, qui se compose d'experts issus de dix États et de quatre organisations internationales.

L'OACI a continué de fournir à l'ONU des données et des indicateurs sur le transport aérien pour appuyer ses Objectifs de développement durable (ODD). L'indicateur de transport aérien de l'OACI a été approuvé pour le suivi des progrès en direction de la cible 9.1 de l'ODD 9 (aménager des infrastructures

fiables, durables, résilientes et de qualité, notamment des infrastructures régionales et transfrontalières, pour appuyer le développement économique et le bien-être humain, en mettant l'accent sur un accès abordable et équitable pour tous). L'OACI a poursuivi sa collaboration avec des organisations internationales (UPU, CNUCED, ONU, Banque mondiale) pour le partage des données économiques et commerciales, les mises à jour du commerce électronique et l'analyse des données volumineuses.

Enfin, suite au succès de la première réunion du Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF), en novembre 2015, et selon la recommandation que le Conseil a formulée durant sa réunion stratégique hors-siège de 2016 (COSM 2016), le Secrétariat fera de l'IWAF un événement d'information annuel prééminent pour faciliter l'accès à des sources de financement et favoriser les partenariats avec des parties prenantes, notamment des États, des institutions financières, des donateurs, des organisations internationales et régionales, et l'industrie aéronautique, cette liste n'étant pas limitative.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP)

La réunion du CAEP/10 a eu lieu du 1^{er} au 12 février 2016. Les participants se sont accordés sur un ensemble complet de 17 recommandations qui aideront l'OACI à remplir sa mission en matière de protection de l'environnement en aviation. Il s'agit notamment de la recommandation de deux nouvelles normes sur les émissions, de propositions de nouvelles publications, de tendances environnementales, et de la description des travaux futurs du CAEP.

Des projections actualisées du bruit et des émissions des aéronefs ont été approuvées. Elles seront recommandées comme base de la prise de décisions sur les questions liées à l'environnement lors de la prochaine 39^e session de l'Assemblée de l'OACI. Les tendances montrent que le bruit des aéronefs, les émissions des moteurs d'aéronefs ayant une incidence négative sur la qualité de l'air locale, et les émissions d'aéronefs ayant une incidence négative sur le climat mondial devraient poursuivre leur croissance à l'avenir, mais à un rythme plus lent que celui de la croissance du trafic.

La nouvelle norme sur les émissions de CO₂ provenant des aéronefs, la première norme mondiale relative aux émissions de CO₂ de quelque secteur que ce soit, s'appliquera à la conception de nouveaux types d'aéronefs à partir de 2020 et à la conception des types d'aéronefs déjà en production en 2023. La nouvelle norme sur les émissions de CO₂ est recommandée pour insertion dans un nouveau volume de l'Annexe 16 (Annexe 16, Volume III — *Émissions de CO₂ des aéronefs*).

La norme sur les particules de matières non volatiles (nvPM), qui s'appliquera aux moteurs construits à partir du 1^{er} janvier 2020, vise les moteurs d'aéronefs dont la poussée nominale est supérieure à 26,7 kN, et elle est une première en son genre. Elle comprend une procédure normalisée et complète de certification pour la mesure des nvPM, et le plafond réglementaire de concentration de masse des nvPM est fixé à la limite actuelle de l'OACI pour la visibilité non obstruée par la fumée. La norme sur les nvPM est recommandée comme amendement du Volume II de l'Annexe 16. Cette norme permettra à l'OACI d'élaborer, dans le cadre des travaux du CAEP, une nouvelle norme plus rigoureuse sur la masse et le nombre de nvPM en préparation de la réunion du CAEP/11 en février 2019.

La réunion du CAEP/10 a adopté des recommandations relatives aux aspects techniques d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale, à savoir : le suivi, le

compte rendu et la vérification (MRV) des émissions de CO₂, les critères d'éligibilité des unités d'émissions, et les registres. Le CAEP a recommandé que les rapports techniques soumis à la réunion servent de base pour la poursuite des travaux, en attendant les décisions futures du Conseil et de l'Assemblée.

Une méthodologie d'analyse du cycle de vie des carburants alternatifs durables à utiliser dans un régime mondial de MBM a été examinée durant la réunion du CAEP/10, ainsi que des projections de la contribution potentielle des carburants alternatifs durables aux émissions nettes de CO₂. L'analyse effectuée par le CAEP a estimé que les carburants alternatifs durables pourraient représenter jusqu'à 2 % de la consommation de carburant en 2020. La prévision de la contribution à long terme des carburants alternatifs durables se heurte à d'importantes incertitudes ; toutefois, d'après les scénarios évalués par le CAEP, il est possible qu'en 2050, jusqu'à 100 % de la demande de carburéacteurs de l'aviation internationale puisse être satisfaite par le recours à des carburants alternatifs durables.

Le CAEP a recommandé une méthodologie de quantification des émissions de CO₂ liées au fret aérien, qui complète le calculateur de carbone de l'OACI applicable aux émissions des vols de passagers.

Le CAEP/10 a recommandé l'élaboration d'une nouvelle circulaire sur la « Collaboration avec les collectivités pour la gestion environnementale en aviation » qui définit les principes clés de communication avec les parties prenantes, et une mise à jour du *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), Partie 2 — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, afin d'y inclure des considérations relatives au changement climatique.

D'importants travaux visant à surveiller les technologies acoustiques et à prendre connaissance des progrès accomplis en direction des objectifs de l'OACI relatifs au bruit se sont poursuivis. Ils font partie des efforts déployés sans relâche pour assurer l'intégration, dans la conception des aéronefs, des dernières technologies disponibles de réduction du bruit. Par ailleurs, l'analyse des tendances du bruit des aéronefs par le CAEP montre que dans un scénario d'amélioration poussée des technologies, il est possible qu'une intensification de l'exploitation technique des aéronefs ne se traduise plus par un accroissement de la zone délimitée par la courbe de bruit après 2030.

L'OACI a aussi poursuivi ses travaux visant à élaborer une nouvelle norme sur le bruit supersonique pour les futurs aéronefs, et à connaître l'état actuel des connaissances sur le bang sonique, de la recherche et des projets relatifs aux aéronefs supersoniques. Il est prévu que la certification d'un aéronef supersonique pourrait survenir à l'horizon 2020-2025.

Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)

En janvier 2016, le Conseil a créé un Groupe de haut niveau sur le régime mondial de mesures basées sur le marché pour faciliter la convergence des vues au sujet d'une proposition de régime mondial de MBM. Le groupe s'est réuni en février et en avril 2016, et a accompli des progrès sur le plan de l'amélioration du texte de la proposition.

Une réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM a été organisée à Montréal en mai 2016 dans le but de faciliter un examen de haut niveau de la proposition de régime mondial de MBM. Cette réunion de haut niveau a réussi à préciser et à améliorer un certain nombre de dispositions figurant dans la proposition. Elle a par ailleurs pris conscience des aspects où des améliorations supplémentaires s'imposaient, ainsi que d'éventuelles approches de rechange et d'idées pour résoudre les problèmes, afin

de permettre aux États membres de l'OACI de se prononcer sur un régime mondial de MBM lors de la prochaine session de l'Assemblée. Elle a de plus encouragé les États membres à poursuivre des consultations bilatérales et multilatérales en vue de concilier leurs vues.

À un stade avancé du processus d'élaboration d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, il a été prévu de convoquer la réunion du groupe informel « les Amis du Président » à Montréal pour examiner les résultats des consultations bilatérales et multilatérales réalisées par les États membres à propos du projet de résolution de l'Assemblée concernant un régime mondial de MBM, dans le but d'avancer dans l'élaboration d'un texte de compromis. Les résultats de la réunion seraient communiqués au Conseil, lequel approuverait le projet de texte de résolution de l'Assemblée à soumettre à sa 39^e session, en septembre et octobre 2016.

Dialogues sur l'aviation mondiale (GLAD)

Pour assurer l'engagement complet des États et des autres parties prenantes, l'OACI a organisé en 2016 une deuxième série de cinq séminaires régionaux intitulés « Dialogues sur l'aviation mondiale » (GLAD) et couvrant l'ensemble des régions de l'Organisation. Les GLAD ont contribué à bien faire connaître aux participants le projet de texte de Résolution de l'Assemblée et donné l'occasion de recueillir des commentaires.

Plans d'action des États

Dès juin 2016, 95 États membres représentant 88,1 % du trafic aérien mondial avaient préparé et soumis à l'OACI des plans d'action, ce qui démontre le haut niveau d'intérêt et d'engagement des États membres par rapport à cette initiative. Tous les 14 États retenus dans le cadre du projet OACI-Union européenne intitulé « Renforcement des capacités et assistance » ont soumis leurs plans d'action à l'OACI.

Assistance aux États

Le projet OACI-Union européenne intitulé « Renforcement des capacités en vue de la réduction du CO₂ produit par l'aviation internationale » est un programme de 42 mois visant à aider 14 États retenus d'Afrique et des Caraïbes à élaborer et à soumettre de solides plans d'action étatiques pour les activités de réduction des émissions de CO₂, à établir un inventaire des émissions de CO₂, et à mettre en œuvre à titre expérimental des mesures destinées à réduire la consommation de carburant et les émissions.

Un système de protection environnementale adapté à l'aviation, élaboré pour le suivi, le compte rendu et la vérification (MRV) des émissions de CO₂, a été mis en place dans l'ensemble des 14 États, et ces derniers ont tous soumis leurs plans d'action à l'OACI.

Dans le cadre du projet d'assistance conjointe avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) financé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), « Transformation du secteur de l'aviation mondiale : réduction des émissions de l'aviation internationale », l'OACI met en œuvre en Jamaïque un projet pilote destiné à remplacer les groupes électrogènes auxiliaires fonctionnant au kérosène et au diesel par des équipements électriques alimentés à l'énergie solaire. Ce projet pilote vise à faciliter la reproduction de la technologie solaire dans deux aéroports choisis, soit l'aéroport international Norman Manley de Kingston et l'aéroport Donald Sangster de Montego Bay.

SERVICES JURIDIQUES ET RELATIONS EXTÉRIEURES

Étude des questions juridiques relatives aux systèmes aéronefs télépilotés

Un questionnaire a été préparé et sera envoyé en temps utile.

Aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et article 83 bis

Suite à la recommandation du Comité juridique au Conseil, ce dernier a approuvé toutes les recommandations durant sa 207^e session.

Groupe stratégique de mise en œuvre et de planification (ISPG)

Le 20 avril 2016, le Conseil, lors de sa 208^e session, a rebaptisé le Groupe de planification de la stratégie (SPG) « Groupe stratégique de mise en œuvre et de planification » (ISPG).

Le Conseil de l'OACI a tenu sa troisième réunion stratégique hors-siège les 15 et 16 juin 2016 à Québec. La réunion avait pour thème *Bâtir des partenariats mondiaux pour le développement de l'aviation (GPAD)*. Durant une journée et demie, les participants ont échangé des vues sur le rôle de l'OACI dans la promotion et la mise en service d'une interface ou d'une plate-forme destinée à aider les États à trouver auprès de donateurs, d'agences de développement, d'institutions financières et du secteur privé un financement pour leurs besoins prioritaires en vue d'assurer la croissance sûre, sécuritaire, durable et ordonnée de l'aviation civile internationale. Les Représentants des États membres du Conseil ainsi que des Représentants auprès de l'OACI, l'équipe dirigeante de la Commission de navigation aérienne et l'équipe de gestion de haut rang du Secrétariat, dont les Directeurs régionaux, ont participé à la réunion. Des représentants de l'industrie délégués par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) et l'Association du transport aérien international (IATA), ainsi que des représentants de l'Union européenne et du Canada (Affaires mondiales Canada) ont fourni aux participants des renseignements pertinents et des perspectives très intéressantes sur les activités, les défis et les opportunités de l'heure pour faciliter le financement et renforcer les partenariats mondiaux. Les participants ont identifié un certain nombre de recommandations concernant des stratégies et des démarches concrètes pour bâtir et favoriser des partenariats mondiaux avec des institutions spécialisées des Nations Unies, des institutions financières et des donateurs, ainsi qu'avec le secteur privé, en vue de mobiliser des ressources destinées à renforcer les systèmes de transport aérien des États membres. Ces recommandations, de même que les activités et les échéances de mise en œuvre corrélatives, ont été approuvées par le Conseil à la seizième séance de sa 208^e session, tenue le 26 août 2016.

Note. Les réunions hors-siège du Conseil sont coordonnées par l'ISPG, avec le soutien de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures en sa qualité de Secrétaire de l'ISPG.

Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques) [à mettre à jour]

Au premier semestre de 2016, au nom du Conseil et en sa qualité d'autorité de surveillance du Registre international, le Secrétariat a continué de suivre l'exploitation du registre pour s'assurer que celui-ci

fonctionne de manière efficace et conformément à l'article 17 de la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (Convention du Cap). Durant sa 207^e session en février 2016, le Conseil a approuvé les changements aux *Règlement et règles de procédure du Registre international* (Doc 9864) recommandés par la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) lors de sa septième réunion tenue en décembre 2015. Au 30 juin 2016, on dénombrait 72 ratifications et adhésions à la Convention du Cap et 65 ratifications et adhésions au protocole de la Convention du Cap.

Questions juridiques liées aux passagers indisciplinés

À la suite du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Protocole de Montréal de 2014) adopté par la Conférence diplomatique du 4 avril 2014, en application de la résolution adoptée par la Conférence, l'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés a été créée en 2015 pour mettre à jour la Circulaire 288 de l'OACI (*Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*) afin d'y inclure une liste plus détaillée d'infractions et d'autres actes, ainsi que pour apporter à la circulaire des changements corrélatifs découlant de l'adoption du Protocole. L'Équipe spéciale, présidée par M^{me} M. Polkowska (Pologne), a tenu sa première réunion en septembre 2015. Elle a créé trois groupes de rédaction dirigés respectivement par le Singapour, le Kenya et la Finlande pour différents chapitres des nouveaux éléments indicatifs. La deuxième réunion de l'Équipe spéciale, qui a eu lieu les 30 et 31 mars à Genève, a été organisée par l'IATA. Un séminaire juridique OACI-IATA s'est tenu après la réunion pour promouvoir le protocole de Montréal de 2014.

RESSOURCES HUMAINES

À la fin de juin 2016, l'Organisation comptait 583 postes établis, dont 294 appartenaient à la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur et 289 à la catégorie des services généraux. Le taux de représentation féminine globale au Secrétariat dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur s'élevait à 30 %.

Durant le premier semestre de 2016, le Conseil a approuvé des amendements du *Code du personnel de l'OACI* découlant de l'examen exhaustif en cours du Règlement du personnel et des Règles administratives de l'OACI qui vise à harmoniser davantage ces règles avec celles d'autres organisations du système commun de Nations Unies, l'objectif global étant d'améliorer l'efficacité organisationnelle. Parmi les amendements approuvés par le Conseil figuraient des changements portant sur la mise en œuvre du régime révisé de rémunération approuvé par l'Assemblée générale des Nations Unies (AGNU) pour la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur, et l'augmentation à 65 ans de l'âge réglementaire de la cessation de service pour le personnel recruté à l'OACI après le 1^{er} janvier 2014. Le Conseil a par ailleurs adopté des politiques sur les consultants et les détachements, qui viennent compléter le Règlement du personnel et les instructions administratives existants.

Le Secrétariat a poursuivi la mise en œuvre de diverses stratégies et mesures de sensibilisation destinées à faciliter l'identification et l'attraction de candidats qualifiés de haut calibre issus de tous les États membres aux fins d'emploi futur à l'OACI. Ces initiatives portaient notamment sur l'augmentation du nombre et des types d'occasions de stage offertes à l'OACI ; l'attribution d'une bourse de l'aviation à une jeune professionnelle en début de carrière dans l'aviation ; et le mentorat de jeunes agents

professionnels de l'aviation sélectionnés pour travailler à Montréal afin d'enrichir leurs connaissances et expériences dans le domaine des activités de réglementation de l'aviation civile internationale, et des interrelations avec l'industrie aéronautique. Dans l'esprit de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » et dans le cadre du Fonds volontaire de développement des ressources humaines (FDRH), l'Organisation a travaillé étroitement avec les États africains à identifier des occasions de détachement grâce auxquelles l'OACI aidera ces États à mieux remplir les exigences relatives à une mise en œuvre efficace des SARP et d'autres activités des programmes de l'OACI.

TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET DES COMMUNICATIONS (TIC)

La Section ICT a investi considérablement dans l'amélioration de l'infrastructure informatique centrale et l'utilisation de nouvelles technologies pour appuyer l'Assemblée. Des améliorations majeures ont été apportées au stockage des données, au réseau sans fil et aux services de télécommunication pour satisfaire la demande croissante et assurer une fourniture fiable des services TIC aux communautés parties prenantes. Eu égard à l'amélioration des services, les nouveaux services sont notamment ceux de la plate-forme d'inscription aux événements de l'OACI, ainsi que ceux de signalisation numérique et de projection au bloc de conférences et dans les bureaux du Secrétariat. Au total, plus de 80 projets ont été réalisés dans les domaines de la collaboration mobile et web, ce qui a conduit à une utilisation accrue des outils de collaboration web pour améliorer l'efficacité de l'OACI et réduire les coûts de communication et de déplacement. Les unités de toutes les directions de l'OACI ont également coopéré à la mise en œuvre et à l'utilisation de nouveaux services de « données volumineuses » chez les États membres et les partenaires extérieurs. Les efforts initiaux dans ce sens ont été axés sur la normalisation du format des données et les services de demandes d'information pour faciliter l'accès aux vastes volumes de données de l'aviation recueillies par l'OACI.

S'agissant de la cybersûreté, des progrès considérables ont été accomplis sur le plan de la gestion de la sûreté de l'information, du risque et de la conformité. Le processus de gouvernance de la sûreté de l'information a été passé en revue, et des instructions administratives concernant la sûreté des informations fondamentales ont été mises en œuvre. Un programme de sensibilisation à la sûreté de l'information a été lancé à l'échelle de l'Organisation, dans le but de donner à tout le personnel une formation sur la sensibilisation de base à la sûreté de l'information. D'autres domaines d'amélioration ont trait notamment à la gestion du risque d'application et de la vulnérabilité, à la gestion des incidents et aux procédures relatives à la gestion du changement au niveau des systèmes. En outre, il a été élaboré un plan stratégique de cybersûreté assorti d'une feuille de route précise et d'un cadre de gestion des documents en vue de l'obtention de la certification ISO 27001:2013.

La groupe de la gestion du web a connu des mises à jour fondamentales de sa plate-forme sous-jacente, qui lui ont permis de renforcer et d'améliorer la création et le maintien du contenu web de l'OACI. La valorisation de la marque modernisée de l'OACI a désormais été appliquée au nouveau site web public de l'Organisation. En outre, l'OACI s'emploie à préparer des sites web clés qui seront consultables dans deux langues supplémentaires, à savoir l'espagnol et l'arabe. Pour étendre davantage son champ d'action dans la communauté aéronautique multilingue, la Section ICT s'est fixé pour objectif de fournir à terme un contenu web public dans les six langues officielles des Nations Unies.

GESTION DE L'INFORMATION

La section de gestion de l'information a assuré la mise sur pied et l'appui des systèmes institutionnels et départementaux relatifs à la gestion de l'information et aux processus opérationnels. Les projets actifs actuels portent notamment sur l'élaboration d'un système de gestion de la performance institutionnelle, la création d'une base centrale des SARP, le système de suivi des projets de TCB, les services de gestion des documents et des dossiers, l'élaboration d'un nouveau système de gestion des services linguistiques, l'élaboration d'un nouveau système de commande de documents imprimés, la mise au point de produits en vue d'activités génératrices de recettes, une révision du système d'évaluation de la performance du personnel (PACE), la mise en œuvre d'une application mobile OACI pour les événements de l'Organisation, et la saisie numérique en cours des documents ayant une valeur patrimoniale.

Tous les documents du Conseil sont désormais disponibles sous un format numérique interrogeable en anglais ; d'autres langues suivront.

SERVICES DE CONFÉRENCE

En collaboration avec le Gouvernement du Canada, il a été procédé à une importante modernisation du système de contrôle de l'accès par carte d'identité, du système CCTV de sûreté de l'immeuble et du système de fermeture de porte de sûreté. La zone d'inscription connaît une extension avec l'ajout de trois kiosques pour améliorer les services, et la salle RCP sécurisée a été déménagée à la tour de bureaux du Secrétariat pour une sûreté et efficacité accrues. La radiation du matériel obsolète a été effectuée et l'espace a été aménagé pour accueillir de nouveaux bureaux.

Dans le nouveau Cadre de gestion des événements, la Section des services de conférence a élaboré des outils d'utilisation facile, des directives, et des programmes de formation et de certification. Le nouvel outil d'inscription aux événements de l'OACI basé sur le système CRM a été livré et sera opérationnel durant la 39^e session de l'Assemblée (A39), ce qui permettra de délivrer rapidement des badges aux délégués inscrits en ligne et munis de leurs lettres de créance.

Trois projets majeurs ont été achevés à temps pour l'A39 au Centre de conférences :

- Un dispositif sonore électronique destiné à diffuser un signal audio pour indiquer aux participants qu'une réunion est sur le point de commencer ou de reprendre.
- Un système de signalisation numérique permettant de renforcer la capacité de diffusion à l'intérieur du Centre de conférences en installant devant chaque salle un écran d'affichage de contenu OACI, qui sera géré à partir d'une console centralisée.
- Une gestion centrale des projections visant à améliorer la qualité et la disponibilité des services audiovisuels à l'intérieur des salles grâce à l'installation de projecteurs fixes dans toutes les salles, et qui est administrée à partir d'un point central au moyen d'une console à distance.

ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE RECETTES

Les résultats de l'ARGF pour le premier semestre de 2016 montrent que les domaines des événements, de l'octroi de licences de produits et des partenariats ont affiché une performance supérieure à leurs prévisions budgétaires. L'accent est mis actuellement sur l'accroissement des recettes grâce au renforcement des capacités visant à appuyer de nouvelles initiatives de produits et de programmes. Avec la mise en place de mesures stratégiques, de nouvelles ressources ont été mobilisées et consacrées à l'appui d'initiatives nouvelles dans les régions. De nouvelles approches intégrées adoptées dans les domaines des événements, de la formation et des publications de l'OACI ont conduit à des événements au niveau des régions et du siège, où ont été efficacement organisés aussi bien des activités de formation que des symposiums. En outre, les partenariats entre l'OACI et le secteur privé ont été mis à profit pour appuyer le nouveau programme d'ateliers sur les Objectifs stratégiques de l'OACI lors de la 39^e session de l'Assemblée.

La modernisation de l'impression sous forme d'utilisation de nouvelles technologies numériques a contribué à des améliorations à l'atelier d'imprimerie de l'OACI, comme la réduction des coûts des stocks, la diminution des dépenses de personnel et l'accroissement de la productivité en raison de l'augmentation des volumes d'impression.

COMMUNICATIONS

Les activités d'information du public et des médias, mieux connues sous le nom de « Communications » (COM) à l'OACI, ont été principalement concentrées sur les domaines suivants durant le premier semestre de 2016 :

- Achèvement du nouveau site web public de l'OACI ;
- Obtention d'écrans vidéo de terminal à l'aéroport international Trudeau de Montréal pour le message « L'aviation unie » de l'OACI et la promotion de l'A39/IWAF ;
- Coordination avec l'équipe du vol en solitaire autour du monde « Dreams Soar » sur la facilitation internationale concernant les routes et les autorisations d'atterrissage, la sensibilisation à l'échelon local durant l'escale de Montréal, etc. ;
- Conception et production des certificats de reconnaissance du Président du Conseil ;
- Poursuite de l'appui et de la promotion des accomplissements du vol autour du monde Solar Impulse dans les médias sociaux et le *Journal de l'OACI*, en tirant profit de notre statut de « partenaire institutionnel » de Solar Impulse jusqu'à l'achèvement fructueux du projet.

La Section communications continue de produire ou de coordonner et de mettre au point les discours et les présentations vidéo, les articles éditoriaux, les interviews et les publications du Président du Conseil et de la Secrétaire générale, et de produire ou d'enrichir des réponses éditoriales à des interviews et des soumissions d'articles au nom des directeurs et du personnel technique de l'OACI. Au total, COM a été à l'origine de 59 communiqués de presse et articles d'actualité durant le premier semestre de l'année. L'OACI a émis 324 Tweets qui ont été consultés 2,249 millions de fois au premier semestre de 2016, sans compter d'autres activités de réponse/dialogue/retransmission. Le nombre d'abonnés Twitter a augmenté de 19 % durant cette période pour s'établir au total à 53 000, contre 43 000 à la fin de 2015.

COOPÉRATION TECHNIQUE

Au 30 juin 2016, la valeur totale des activités du Programme de coopération technique mises en œuvre par l'OACI s'est établie à environ 32,2 millions USD. Dans le cadre de diverses dispositions relatives à des fonds d'affectation spéciale, la Direction de coopération technique exécute actuellement 100 projets dans 136 pays. D'après les estimations, des activités du Programme d'une valeur totale de 130,7 millions USD seront mises en œuvre en 2016.

Programme de coopération technique par région
(en millions USD)

| Région | Au 30 juin 2015 | Au 30 juin 2016 |
|------------------------|--------------------|--------------------|
| Afrique | 25,8 | 4,4 |
| Amériques | 14,9 | 22,4 |
| Asie et Pacifique | 1,40 | 1,5 |
| Europe et Moyen-Orient | 0,9 | 0,6 |
| Moyen-Orient | 4,1 | 3,3 |
| Total | 47,10 | 32,2 |

Projets de coopération technique d'envergure

Les projets de coopération technique d'envergure et les révisions de grande ampleur (de plus de 500 000 USD) à des projets nationaux et régionaux en cours financés par des gouvernements et entités bénéficiaires et qui ont été approuvés au premier semestre de 2016 sont notamment les suivants :

- a) Afghanistan — Renforcement des capacités de l'Autorité de l'aviation civile de l'Afghanistan (AFG/15/801)
- b) Argentine — Consolidation de la nouvelle Administration nationale de l'aviation civile (ANAC) (ARG/07/803)
- c) Inde — Étude aéronautique sur les restrictions de hauteur applicables aux plans de nouveaux immeubles près de l'aéroport international de Mumbai (IND/15/802)
- d) Mali — Appui au programme de remise en état de l'infrastructure de l'aérodrome de la Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation au Mali (MINUSMA) (MLI/15/801)
- e) Panama — Consolidation de l'Autorité de l'aviation civile du Panama (PAN/15/801)
- f) Uruguay — Consolidation de la Direction de l'aviation civile et des infrastructures (DINACIA) (URU/08/801)
- g) Projet régional — Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité pour la région des États du golfe (COSCAP-GS) (RAB/04/801)

Les projets d'assistance technique et ceux de coopération technique régionale ayant bénéficié de contributions des fonds volontaires de l'OACI durant la même période sont entre autres les suivants :

- a) Cambodge — Assistance pour la résolution du problème des insuffisances en matière de supervision de la sécurité (RAS/97/903-SF) — don SAFE (Boeing) au montant de 30 000 USD
- b) Cambodge — Assistance pour la résolution du problème des insuffisances en matière de supervision de la sécurité (RAS/97/903-SF) — don SAFE au montant de 20 000 USD
- c) ASECNA — Programme des procédures de vol de la Région Afrique (AFI) (RAF/14/801-SF) — don SAFE (France) au montant de 67 803,76 €

Des contributions de donateurs ont été reçues pour les projets de coopération technique ci-après :

- a) Afghanistan — Renforcement des capacités de l'Autorité de l'aviation civile de l'Afghanistan (AFG/15/801) — don du Département d'État des États-Unis au montant de 1 146 156 USD
- b) Projet régional — Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité pour l'Asie du Nord (COSCAP-NA) (RAS/02/901) — don du Gouvernement du Canada au montant de 130 000 USD
- c) Projet régional — Système régional de surveillance de la sécurité pour l'Amérique latine (RLA/99/901) — don de Division Turbo SRL (Argentine) au montant de 3 700 USD
- d) Projet régional — Développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité dans la Communauté d'États indépendants (COSCAP-CIS) (RER/01/901) — don d'Airbus (France) au montant de 100 000 USD

Recrutement d'experts

Le nombre total d'experts des services extérieurs et de consultants internationaux recrutés au 30 juin 2016 s'établissait à 138, en plus des 812 employés de projet nationaux, pour un total de 950 fonctionnaires en activité, dont 55 experts des services extérieurs et consultants internationaux qui étaient déjà en activité sur le terrain, servant dans le cadre de projets en cours.

Formation en aviation civile

Durant cette période, 189 bourses ont été attribuées pour une durée totale de 181,5 mois de travail, dont 66 bourses accordées dans le cadre de protocoles d'entente signés par l'OACI avec la République de Corée et Singapour pour la fourniture de programmes de formation financés par ces pays et administrés par l'OACI. De plus, des programmes de formation à l'échelon national réalisés par des instructeurs dans le cadre de projets de coopération technique ont formé 3 249 membres du personnel de l'administration de l'aviation civile, et 148 employés ont suivi une formation dispensée par des fournisseurs à travers la composante « acquisition » des projets de coopération technique.

Matériel et sous-traitance

Deux cent vingt (220) commandes ont été passées et les dépenses liées aux acquisitions totales des services extérieurs se sont chiffrées à 15,9 millions USD.



Budget des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC)

Au 30 juin 2016, le Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) affichait des recettes de 4,68 millions USD et des dépenses de 4,06 millions USD, pour un excédent des recettes sur les dépenses de 0,62 million USD.

EXAMEN DES MESURES PRISES AU 30 JUIN 2016
POUR DONNER SUITE AUX RÉOLUTIONS
DE LA 38^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

| Résolution | Sujet et mesures prises |
|------------|--|
| A38-1 | <p><i>Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i></p> <p>En application de la Résolution A38-1, le Conseil a adopté le 12 juin 2015 l'Amendement n° 25 de l'Annexe 9 — <i>Facilitation</i>, qui comprend une disposition selon laquelle les États doivent instaurer des législations, des règlements et/ou des politiques prévoyant une assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.</p> |
| A38-2 | <p><i>Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne</i></p> <p>En application de la Résolution A38-2, le Conseil a approuvé, après consultation auprès des États et des organisations internationales, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), qui seront présentés à la 39^e session de l'Assemblée pour approbation.</p> <p>Le GASP est un document de politique de haut niveau visant à améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale qui doit être utilisé aux plans mondial, régional et national. Le GASP a été restructuré et révisé et s'appuie sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. La Feuille de route sert de plan d'action pour aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs présentés dans le GASP grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes intéressées.</p> <p>Le GANP est le document de planification stratégique de base pour les États, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de l'OACI (PIRG), les prestataires de services, les usagers de l'espace aérien et les parties prenantes de l'industrie. Le GANP a été mis à jour pour fournir des éléments indicatifs supplémentaires de mise en œuvre et pour suivre les cycles de l'Assemblée. Les modules ASBU ont également été mis à jour pour tenir compte des avancées technologiques et des normes récentes. Cependant, la structure mondiale des deux documents a été maintenue pour assurer la stabilité nécessaire.</p> |
| A38-3 | <p><i>Protection de certains éléments sur les accidents et incidents</i></p> <p>En application de la Résolution A38-3, le Conseil a adopté le 22 février 2016 l'Amendement n° 15 à l'Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. Les principaux éléments et considérations pris en compte sont notamment le renforcement de la protection des dossiers d'enquête, tout en trouvant un équilibre entre les objectifs de l'enquête et les autres intérêts publics ; l'utilisation de moyens efficaces pour protéger les dossiers sous la garde ou le contrôle de l'autorité chargée des enquêtes sur les accidents ; le soutien aux États dans l'administration du « test d'équilibre » par l'autorité compétente désignée ; la conciliation de différents régimes juridiques et des pratiques des États dans la mise en œuvre de la protection effective des dossiers d'enquête. De même, le nouveau <i>Manuel relatif à la protection des informations sur la sécurité</i>, Partie I — <i>Protection des</i></p> |

éléments d'enquête sur les accidents et les incidents (Doc 10053), publié en juin 2016, fournit des orientations pour la mise en œuvre de cet amendement.

A38-4 *Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin de préserver et d'améliorer la sécurité de l'aviation*

En application de la Résolution A38-4, le Conseil a adopté le 2 mars 2016 l'Amendement n° 1 à l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*. L'amendement actualise notamment les dispositions relatives à la protection des données de sécurité, de l'information de sécurité et des sources connexes. En janvier 2016, le Secrétariat a créé le Groupe de mise en œuvre de la protection de l'information de sécurité (SIP-IG) pour l'aider à assister les États dans la mise en œuvre des nouvelles dispositions concernant la protection des données de sécurité, de l'information de sécurité et des sources connexes.

Le Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP) élabore des éléments indicatifs et identifie les meilleures pratiques pour soutenir la création de systèmes efficaces de compte rendu sur la sécurité. Des éléments indicatifs concernant la création de tels systèmes et la protection des données de sécurité, de l'information de sécurité et des sources connexes figureront dans le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859) actualisé, dont la publication est prévue pour 2017.

A38-5 *Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables*

Des projets spéciaux d'assistance technique financés par le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) ou par des partenaires ont été mis sur pied pour aider les États à résoudre les carences critiques en matière de sécurité, notamment les préoccupations significatives de sécurité. Au 30 juin 2016, huit projets étaient achevés, 16 étaient en cours et trois en cours d'élaboration. Un projet d'assistance technique pour l'Uruguay a contribué à la résolution des deux préoccupations significatives de sécurité identifiées lors d'une Mission de validation coordonnée de l'OACI (ICVM) du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) en avril 2014.

En coordination avec les bureaux régionaux, toutes les activités d'amélioration de la sécurité réalisées par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) sont suivies pour renforcer la coordination régionale et pour faciliter et soutenir l'établissement d'objectifs, de priorités et d'indicateurs, en tant que de besoin. Une réunion mondiale de coordination des RASG et des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) s'est tenue en février 2015 pour accroître la coordination et harmoniser les activités des RASG et des PIRG avec le GASP et le GANP.

L'OACI a continué de suivre de près, par le truchement des bureaux régionaux, les progrès réalisés dans la mise en œuvre des plans d'action OACI visant à traiter et à résoudre efficacement et en temps utile les carences de sécurité spécifiques à certains États. En particulier, pour les États ayant des préoccupations significatives de sécurité, l'OACI vérifie périodiquement les progrès réalisés à travers la Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB) et adopte les mesures appropriées.

En outre, pour résoudre de façon efficace les préoccupations significatives de sécurité et les carences de sécurité au plan régional, l'OACI s'est dotée de « tableaux de bords » régionaux qui lui permettent de suivre les progrès réalisés en matière de supervision de la sécurité dans les régions.

La première réunion face à face du Partenariat OACI pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) s'est tenue le 25 novembre 2015 en parallèle avec le Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF). Au cours de cette réunion, les partenaires ont examiné les moyens d'améliorer leur collaboration et la coordination de leurs efforts d'assistance technique. En outre, ils tiennent des téléconférences trimestrielles pour discuter des activités d'assistance technique de leurs partenaires dans les États jugés prioritaires.

Pour compiler toute l'information de sécurité pertinente recueillie auprès des bureaux régionaux, des RASG, des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et des programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), une base de données a été créée afin d'analyser les risques et d'aider à l'élaboration de projets d'assistance.

A38-6 *Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques*

Le spectre des fréquences radioélectriques est une ressource finie et limitée gérée par l'Union internationale des télécommunications (UIT) lors de ses conférences mondiales des radiocommunications (CMR) qui se tiennent tous les quatre ans. La disponibilité du spectre nécessaire de fréquences radioélectriques est une condition préalable critique pour la sécurité de l'aviation civile et la mise en œuvre effective des systèmes de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM). Devant l'augmentation constante de la demande de spectre de fréquences radioélectriques provenant d'utilisateurs non aéronautiques, l'aviation fait face à une concurrence toujours croissante pour obtenir le spectre limité disponible. La Résolution A38-6 prie instamment l'OACI, ses États membres, les organisations internationales et les autres parties prenantes de l'aviation civile de fournir les ressources et l'attention nécessaires pour garantir l'accès continu aux ressources du spectre de fréquences radioélectriques pour l'aviation, en élaborant une stratégie globale en matière de spectre et en participant activement aux CMR et aux autres activités régionales et internationales liées au spectre.

La CMR-15 de l'UIT s'est tenue à Genève du 2 au 27 novembre 2015. Les résultats obtenus ont été positifs pour l'aviation et répondent entièrement à la position élaborée par l'OACI pour cette conférence, car ils protègent les services de sécurité aéronautiques existants et donnent accès au spectre nécessaire pour l'établissement de nouveaux services. Les éléments essentiels qui ont contribué à ces résultats favorables ont été l'élaboration et la coordination en temps utile de la position de l'OACI avec tous les États membres de l'OACI pendant les préparatifs de la conférence, la participation active d'experts de l'OACI aux travaux préparatoires de la CMR-15 de l'UIT et des organismes régionaux de télécommunications, la représentation de l'aviation civile au sein des délégations des États administrateurs du spectre et la participation active de la délégation de l'OACI lors de la conférence.

Des préparatifs sont actuellement en cours pour la prochaine CMR prévue pour 2019. Une position de l'OACI est en préparation et doit être approuvée par le Conseil en 2017 après consultation des États. La première version d'une stratégie globale concernant le spectre de fréquences aéronautiques a été approuvée et publiée en 2014. L'élaboration de la stratégie relative au spectre se poursuit.

A38-7

Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique

L'OACI a joué un rôle de chef de file dans la coordination des activités d'assistance avec différentes entités régionales pour appuyer les plans d'action OACI et éviter le doublement des efforts, notamment en établissant des priorités et en assurant la coordination de toutes les initiatives régionales liées à la sécurité par le Groupe régional de sécurité de l'aviation de la Région AFI (RASG-AFI). À ce jour, 32 États de la Région Afrique ont accepté les plans d'action OACI.

Le Plan AFI continue d'assurer le soutien nécessaire aux États par l'intermédiaire des organisations régionales de supervision de la sécurité [à savoir l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO) et l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA)].

Le Plan AFI a favorisé la création de l'Association des organismes de formation aéronautique en Afrique (AATO), dont le but est d'harmoniser et de normaliser la formation aéronautique en Afrique.

Depuis 2008, le Plan AFI a permis de tenir un grand nombre de séminaires et d'ateliers dans différents domaines liés à la sécurité, dont ont bénéficié plus de 2 000 membres du personnel aéronautique de la région.

La Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique [16-20 juillet 2012, Abuja (Nigéria)] a réaffirmé l'engagement pris en faveur de la promotion d'un transport aérien fiable, durable et sûr en Afrique. Les efforts menés pour atteindre ces objectifs en matière de sécurité de l'aviation et pour apporter des améliorations durables dans ce domaine ont déjà porté des fruits tangibles. Entre juillet 2012 et juin 2016, le nombre d'États de la Région AFI ayant un niveau de mise en œuvre effective (EI) de 60 % et plus est passé de 14 à 24 et le nombre d'États ayant des préoccupations significatives de sécurité est passé de 20 à quatre.

Étant donné que la réalisation des objectifs de sécurité d'Abuja est cruciale pour atteindre les objectifs GASP dans la Région AFI, une assistance continue doit être fournie aux États dans le cadre du Plan AFI en collaboration avec les partenaires de sécurité de l'aviation, particulièrement pour s'assurer que toutes les activités liées à la sécurité de l'aviation, notamment les enquêtes sur les accidents et les incidents (AIG), les aérodromes et les aides au sol (AGA) et les services de navigation aérienne (ANS), sont incluses dans le programme et réalisées de manière efficace et opportune.

Le Plan AFI est coordonné étroitement avec le RASG-AFI et le Groupe régional de planification et de mise en œuvre (APIRG). En conséquence, les réunions RASG-AFI/3 et APIRG/20 qui se sont tenues à Yamoussoukro, en Côte d'Ivoire, en décembre 2015, ont entériné les objectifs du Plan AFI pour 2016, y compris l'objectif selon lequel 70 % des États africains doivent atteindre un niveau de mise en œuvre effective de 60 %, être exempts de préoccupations significatives de sécurité et avoir certifié au moins 45 % de tous leurs aérodromes internationaux.

Dans le domaine ANS, le plan AFI comprend un projet de mise en œuvre visant à soutenir le Programme africain d'assurance de la qualité et de la sécurité des ANSP (ASQA), mécanisme d'examen par les pairs établi en 2015.

A38-8 *Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques*

Au cours de la 38^e session de l'Assemblée, la Commission est convenue que les États devaient être encouragés à utiliser les outils de mise en œuvre élaborés par l'OACI en matière de connaissances linguistiques et que la clause de souplesse concernant les États qui ne respectaient pas les dispositions au 5 mars 2011 n'était plus nécessaire. Les États doivent être encouragés à continuer d'utiliser les outils de mise en œuvre mis à leur disposition. Aucune actualisation n'est proposée pour la 39^e session de l'Assemblée et aucune autre mesure n'est nécessaire.

A38-9 *Remplacement des halons*

Comme suite à la Résolution A38-9, le Secrétariat fera rapport à l'Assemblée sur un calendrier de remplacement des systèmes d'extinction d'incendie aux halons dans les compartiments de fret. Le rapport soumis à la 39^e session de l'Assemblée pour approbation fait le point sur les solutions de remplacement des halons pour les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs et propose un nouveau calendrier de remplacement des halons dans les compartiments de fret.

A38-10 *Reconnaissance de l'approbation des simulateurs d'entraînement au vol (FSTD)*

En application de la Résolution A38-10, la quatrième édition du *Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol* (Doc 9625), Volume I — *Avions*, a été publié et le Secrétariat a contacté plusieurs États de même qu'une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) pour établir des systèmes d'approbation des FSTD fondés sur le Doc 9625. En conséquence, les orientations ont été partiellement incluses dans certaines réglementations nationales ou sont reconnues comme moyen acceptable de mise en conformité pour l'approbation des FSTD. Les travaux se poursuivent avec d'autres États et la RSOO. De plus, le Secrétariat met actuellement à jour le *Manuel sur l'agrément des organismes de formation des membres d'équipage de conduite* (Doc 9841) pour y insérer des orientations plus complètes sur la reconnaissance des approbations d'organismes de formation et de leurs FSTD.

A38-11 *Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences*

L'un des principaux éléments traités dans la Résolution A38-11 de l'Assemblée est la fourniture d'orientations supplémentaires sur la notification et la publication des différences (paragraphe 15 du dispositif). Conformément à cette résolution, le Conseil, à la sixième réunion de sa 207^e session, le 26 février 2016, a approuvé des amendements à la note sur la notification des différences (« la note ») et au formulaire de notification de conformité ou de différence (« le formulaire »). La note et le formulaire amendés figurent en pièces jointes à la version électronique des lettres envoyées aux États sur l'adoption des différents amendements des Annexes.

La note et le formulaire amendés, ainsi que le nouveau *Manual on Notification and Publication of Differences* [Manuel de notification et de publication des différences] (Doc 10055), qui devraient apporter aux États des informations plus claires sur l'application de l'article 38 de la convention de Chicago, seront diffusés graduellement aux États à travers le matériel pédagogique les concernant qui sera incorporé dans les cours de formation pertinente déjà existants, à utiliser en classe ou sous forme électronique (y compris le matériel concernant le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité).

- A38-12 *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne*
- L'exposé récapitulatif ayant fait l'objet à la 38^e session de l'Assemblée d'un examen complet, aucune mise à jour n'est proposée pour la 39^e session.
- A38-13 *Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux*
- Aucune autre mesure nécessaire.
- A38-14 *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Section I. Accords et arrangements

En mai 2014 et mars 2016, l'Organisation a tenu les deuxième et troisième symposiums OACI sur le transport aérien (IATS), portant respectivement sur le développement durable du transport aérien et la concurrence dans le transport aérien international.

Les douzième et treizième réunions du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) se sont tenues respectivement en mai 2014 et en septembre 2015.

En juin 2015, le Conseil a adopté formellement le texte d'une vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international, devant servir de point de référence et d'inspiration pour les États membres en vue d'atteindre l'objectif ultime de la libéralisation. Le Conseil a également adopté formellement des principes de base sur la protection des consommateurs à titre d'orientations de politique pour les États et les parties prenantes concernées.

La Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) s'est tenue à Durban (Afrique du Sud) en 2013, à Bali (Indonésie) en 2014 et à Antalya (Turquie) en 2015. À la fin de 2015, 137 États représentant 72 % des États membres de l'OACI avaient utilisé les conférences ICAN au moins une fois.

Section II. Coopération en matière d'arrangements réglementaires

L'OACI a mis au point des outils pour accroître la transparence des règles sur la concurrence adoptées par les États et pour favoriser la coopération, le dialogue et la compatibilité des règlements. À cet égard, un recueil des politiques et pratiques sur la concurrence en vigueur aux plans national ou régional a été compilé. Il est disponible à l'adresse <http://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/default.aspx>.

La base de données en ligne de l'OACI sur les régimes et les pratiques en matière de protection des consommateurs a été mise à jour. En outre, une étude du Secrétariat sur les différents régimes de protection des consommateurs applicables au transport aérien international a été placée sur le site web de l'OACI (http://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx).

L'Organisation a continué à promouvoir l'adhésion des États aux conventions et aux accords internationaux comme l'*Accord relatif au transit des services aériens internationaux*

(ATSIA) et la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999. Cette tâche a été accomplie par l'envoi d'une lettre aux États en juillet 2015 et l'organisation de réunions mondiales et régionales.

L'OACI a fourni une assistance ciblée supplémentaire aux États selon leurs besoins et leur situation locale. Par exemple, dans le but de favoriser le développement du fret aérien en Afrique, une réunion a été organisée sur cette question par l'OACI à Lomé, au Togo, en août 2014. De même, une conférence régionale de transport aérien s'est tenue à Montego Bay, en Jamaïque, en octobre 2014 et une réunion sur le développement durable du transport aérien en Afrique a été organisée à Antananarivo, à Madagascar, en mars 2015. Ces réunions ont abouti à l'adoption de déclarations et de plans d'actions régionaux qui ont donné une impulsion au développement du transport aérien.

La coopération de l'OACI avec des organisations internationales comme l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et les parties prenantes de l'industrie a été renforcée dans les domaines d'intérêt commun comme la connectivité, la promotion des voyages et du tourisme, la libéralisation de l'accès aux marchés, la protection des consommateurs et l'assistance aux petits États insulaires en développement (PEID). Par exemple, le Forum conjoint de haut niveau OMT/OACI qui s'est tenu à Medellín, en Colombie, en septembre 2015 a adopté la déclaration de Medellín sur le tourisme et le transport aérien pour le développement. L'OACI a également participé activement à la Global Travel Association Coalition (GTAC), groupe composé d'organisations publiques et privées d'avant-plan du secteur des voyages et du tourisme. L'objectif de ce groupe est de favoriser une meilleure compréhension du rôle des voyages et du tourisme comme moteurs de croissance économique et comme sources d'emplois et de développement durable.

Section III. Diffusion des produits des compagnies aériennes

Aucune mise à jour.

Section IV. Commerce des services

Aucune mise à jour.

Section V. Élaboration des orientations de politique

Des travaux sont en cours pour actualiser les documents *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) et *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626) de l'OACI, dont une version provisoire sera mise à la disposition des participants à la 39^e session de l'Assemblée.

Appendice B — Statistiques

La première réunion du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP/1) s'est tenue en avril 2014.

Le programme de statistiques de l'OACI a été modernisé dans le cadre de l'initiative de Gestion des données d'entreprise (EDM), qui a pour but d'harmoniser différentes sources de données au niveau organisationnel, en utilisant des tableaux et des taxonomies de référence et en créant un répertoire holistique de données interfonctionnelles. Ce processus de restructuration permettra d'améliorer l'interface des applications, l'interopérabilité avec

les États, les institutions des Nations Unies, les organisations internationales, l'industrie et les autres parties prenantes, ainsi que la diffusion des données recueillies.

La nouvelle plate-forme de statistiques en ligne de l'OACI (Data+) (<https://www4.icao.int/newdataplus>) a été enrichie au moyen de fonctions analytiques visuelles, ce qui permet aux usagers de visualiser rapidement les tendances, les différences et les ressemblances entre les données sélectionnées et de réaliser des analyses d'étalonnage concurrentiel.

La restructuration du programme de statistiques a été l'occasion pour l'OACI d'utiliser ses données brutes harmonisées pour les transformer en information utile pour l'analyse économique. Le Secrétariat a mis au point des outils d'analyse des activités, le Système de compte rendu et d'analyse des émissions de CO₂ de l'OACI (ICORAS), ainsi qu'une étude sur l'économie d'exploitation des compagnies aériennes.

L'OACI a mis sur pied une entreprise conjointe, au niveau des projets, en partenariat avec l'Union postale universelle (UPU), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le Forum international des transports (ITF) de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et le Centre interdisciplinaire de modélisation mathématique et computationnelle (ICM) de l'Université de Varsovie.

Une assistance ainsi que des données d'aviation et des analyses ont été fournies aux États et aux organisations internationales qui en ont fait la demande.

Appendice C — Prévisions, planification et analyses économiques

Le Groupe de travail multidisciplinaire sur les prévisions de trafic à long terme (MDWG-LTF) du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP) a élaboré une série unique de prévisions de trafic à long terme sur un horizon de 30 ans. Le Groupe de travail multidisciplinaire comprend dix États membres et trois organisations internationales. Il compte également cinq membres de groupes de travail du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

Une série chronologique de données sur les passagers-kilomètres payants (PKP) et les tonnes-kilomètres de fret (FTK) a été créée pour les vols internationaux et intérieurs par paire de villes et par transporteur de 1995 à 2012 en compilant : a) les données de trafic effectives communiquées par les États à l'OACI (au moyen des formulaires du transport aérien A, B et C) et publiées directement par les États, qui couvrent plus de 90 % du trafic de passagers et 95 % du trafic de fret ; et b) les données de trafic estimatives basées sur les horaires des compagnies aériennes publiés dans l'Official Airline Guide (OAG), qui ont été utilisées pour combler les lacunes. Cette série initiale de données a ensuite été conciliée avec les données d'exploitation figurant dans la base de données d'exploitation commune (COD) tenue par le CAEP pour établir des volumes de trafic communs de référence pour l'année 2012.

Le Groupe de travail a établi des prévisions de trafic à long terme pour 50 groupes de routes, à partir desquelles des prévisions spécifiques ou plus détaillées peuvent être produites à différentes fins, comme la sécurité, la planification des systèmes de navigation aérienne et l'analyse environnementale.

Appendice D — Imposition

Une enquête a été réalisée en juillet 2015 auprès des États pour connaître leur position et leur adhésion aux politiques de l'OACI en matière d'imposition du transport aérien international. Les résultats de l'enquête seront disponibles dans un supplément au Doc 8632.

(<http://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8632>)

Appendice E — Aéroports et services de navigation aérienne

La cinquième réunion conjointe du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) s'est tenue en mai 2015.

Dans sa recherche de moyens de financer le développement de l'infrastructure de l'aviation, l'OACI a mené des recherches poussées sur l'expérience des États en matière de modèles de partenariat public-privé (PPP) pour les projets d'infrastructures (www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx). Un rapport à jour sur l'économie des aéroports est disponible sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx

Un groupe de travail pluridisciplinaire sur les difficultés économiques liées à la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (MDWG-ASBU) a rédigé des rapports sur la manière de réaliser des analyses coût-avantages, des études commerciales de cas et des analyses d'impact économique ainsi que sur les modèles de financement.

Une enquête a été réalisée en juillet 2015 auprès des États pour connaître le niveau de mise en œuvre des politiques de l'OACI en matière de redevances. D'après cette enquête, la plupart des 83 États qui y ont répondu (représentant 84 % du trafic régulier mondial) suivent les politiques de l'OACI.

Appendice F — Économie des transporteurs aériens

Des études sur les différences régionales en matière d'économie d'exploitation des compagnies aériennes internationales pour les années 2011, 2012 et 2013 ont été réalisées et une étude est en cours pour l'année 2014 ; les résultats de ces études sont publiés dans des circulaires tous les deux ans. Sur la base des résultats ainsi recueillis, des données de pondération mondiales et régionales ont été fournies sur une base annuelle au service de péréquation de l'IATA qui établit les facteurs de péréquation des recettes passagers provenant des voyages intertransporteurs.

Appendice G — Poste aérienne

L'UPU (Union postale universelle) a reçu tous les ans des données et des analyses financières et de trafic servant au calcul du taux de base de la poste aérienne selon l'article 53 de la Convention postale universelle.

A38-15

*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation***Appendice A — Politique générale**

Grâce à de généreuses contributions volontaires reçues des États membres, l'OACI a pu poursuivre ses efforts pour renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde entier, faciliter et orienter la coopération internationale et régionale, promouvoir la collaboration entre les gouvernements et l'industrie et améliorer la coordination entre les partenaires. Ces contributions de donateurs ont également permis de réaliser des progrès dans la mise en œuvre de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) pendant le triennat 2014-2016 et d'appuyer ainsi pleinement les initiatives de l'OACI au titre du programme *Aucun pays laissé de côté*. Les enseignements utiles tirés de l'ICASS confirment que la stratégie demeure un cadre robuste pertinent pour orienter l'action de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation et devrait être reconduite sous sa forme actuelle jusqu'à l'approbation d'un nouveau plan mondial pour la sûreté de l'aviation — GASEP.

Appendice B — Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile

L'importance de devenir partie aux conventions sur la sûreté de l'aviation continue d'être soulignée au cours des séances d'information et des réunions de haut niveau.

Appendice C — Mesures techniques de sûreté

Pour promouvoir l'efficacité et l'efficacé des mesures de sûreté, l'OACI a continué au cours du triennat de mettre à la disposition des États des orientations nouvelles et actualisées, notamment en publiant la neuvième édition du *Manuel de sûreté de l'aviation*, complétée par des orientations distinctes dans les domaines suivants :

- Évaluation des impacts (en sûreté de l'aviation) ;
- Culture de la sûreté ;
- Systèmes de gestion de la sûreté (SeMS) ;
- Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté.

En consultation étroite avec le Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR) du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, l'OACI a continué à suivre les menaces potentielles à la sûreté (cybersécurité, sûreté côté ville, systèmes d'aéronefs télépilotés, engins explosifs improvisés portés par une personne et systèmes antiaériens portables). Une communication et une diffusion rapides des risques pour la sûreté de l'aviation grâce à la fourniture d'orientations à tous les États et à toutes les parties prenantes ont facilité l'adoption de mesures cohérentes, efficaces et opportunes. D'autres éléments indicatifs ont été publiés pour faciliter l'affectation prioritaire des ressources des États en matière de sûreté de l'aviation en fonction du risque, notamment : Exploitation d'aéronefs civils au-dessus de zones de conflit, Systèmes antiaériens portables (MANPADS) — Guide d'information et d'évaluation de vulnérabilité, et le répertoire « Cybersécurité » du portail sécurisé de l'OACI. La réponse aux menaces nouvelles et existantes a également été soulignée dans le cadre des activités d'assistance à la surveillance continue et à la mise en œuvre de l'OACI.

Une proposition d'Amendement n° 15 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, est en cours d'élaboration ; elle comprendra des dispositions nouvelles ou révisées sur la détection des comportements, l'innovation en sûreté de l'aviation, les MANPADS, l'évaluation des risques, la cybersécurité et la sûreté côté ville. S'agissant des dispositions concernant la sûreté côté ville, le Conseil de l'OACI a pris en compte la menace croissante d'attentats terroristes dans les zones des aéroports situées côté ville, combinée aux récents incidents terroristes survenus dans des endroits à forte densité de population, tant aux aéroports que dans des emplacements non liés à l'aviation, et a décidé de porter les pratiques recommandées existantes sur la sûreté côté ville au rang de normes.

Appendice D — Mesures à prendre par les États concernés par un acte d'intervention illicite

À la suite des événements et des attentats récents touchant l'aviation civile, le Conseil a demandé de rappeler aux États membres leur obligation de signaler les actes d'intervention illicite (AUI) à l'OACI avec la plus grande célérité, ainsi que l'exige l'Annexe 17. Pour aider les États à s'acquitter de cette obligation, le Secrétariat de l'OACI a élaboré, en collaboration avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, un formulaire de compte rendu AUI révisé, afin d'en simplifier l'utilisation et d'en accélérer la présentation en mettant l'accent sur les données clés et les informations critiques concernant l'incident.

Appendice E — Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

La mise en œuvre intégrale de la méthode de surveillance continue du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP-CMA) a débuté en 2015 et des rapports sont régulièrement communiqués au Conseil sur l'état de mise en œuvre du programme. Un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA a été établi en vue d'être présenté à la 39^e session de l'Assemblée. Il comprend un état de la mise en œuvre globale du programme, les principaux résultats des audits et l'analyse du niveau de mise en œuvre des éléments critiques des systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation des États, ainsi qu'un niveau indicatif de respect des normes de l'Annexe 17.

Appendice F — Programme du soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

La Stratégie d'assistance à la sûreté aérienne et de renforcement des capacités de l'OACI comprend les activités suivantes : leadership, coordination et fourniture aux États membres d'assistance basée sur les besoins; promotion de la coopération régionale ; supervision et coordination d'un réseau mondial de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) et élaboration et tenue à jour de mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (ASTP).

La Stratégie établit un cadre permettant d'identifier les besoins des États membres en matière de sûreté de l'aviation et de mettre en œuvre une feuille de route devant conduire à la mise en place de systèmes nationaux de sûreté de l'aviation efficaces et conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP). La stratégie, dont le succès repose sur des plans d'amélioration de la sûreté de l'aviation (ASIP) élaborés en partenariat par l'OACI et l'État bénéficiant de l'assistance, réserve un rôle à d'autres prestataires d'assistance comme les organisations régionales, d'autres États membres et, selon le cas, l'industrie. Les ASIP mettent l'accent sur la nécessité pour les États de faire preuve de volonté politique et de s'engager pleinement à renforcer la sûreté de l'aviation pour bénéficier de l'appui de l'OACI et des autres partenaires.

Le Secrétariat a soutenu le Groupe de prestataires d'assistance en matière de sûreté de l'aviation pour coordonner la fourniture d'assistance à l'échelle mondiale. Au nombre de ses activités, le groupe assure notamment l'échange d'information sur les projets d'assistance en cours et favorise une approche collective en matière d'assistance et de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

Pour répondre au besoin continu de formation AVSEC à l'échelle mondiale et régionale, le nombre de centres de formation du réseau CFSA de l'OACI a été porté à 30, et plusieurs autres centres sont maintenant candidats. À l'appui de ses initiatives de formation et d'assistance, le Secrétariat mènera à bien d'ici la fin de 2016 un examen de tous les CFSA pour s'assurer qu'ils répondent aux exigences de la formation basée sur les compétences prévues par la politique mondiale de formation aéronautique de l'OACI.

À travers son Secrétariat, l'OACI appuie différentes initiatives régionales AVSEC, comme le Forum régional de coordination pour la sûreté de l'aviation de la Région Asie/Pacifique (RASCF) et le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL).

Conformément à l'Annexe sur la sûreté de l'aviation au Mémoire de coopération OACI/UE qui établit, entre autres, un cadre d'échange de renseignements et d'activités conjointes, le Secrétariat coordonne activement les activités d'assistance financées par l'Union européenne (UE) par l'intermédiaire de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

Appendice G — Action du Conseil en vue d'une coopération multilatérale et bilatérale dans différentes régions du monde

Les efforts se sont poursuivis pour promouvoir la reconnaissance mutuelle des procédures de sûreté de l'aviation grâce à une collaboration étendue avec les parties prenantes et l'industrie, notamment par la diffusion des nouveaux éléments indicatifs intitulés Reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté, de même que par l'échange d'information et les discussions menées au sein du groupe AVSEC. Les accords formels de reconnaissance mutuelle en matière de sûreté de l'aviation jouent un rôle de plus en plus important dans la gestion des affaires bilatérales en matière de sûreté de l'aviation.

Appendice H — Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation

Depuis la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI, l'Organisation a encouragé la coopération entre les États membres et avec les autres parties prenantes en vue d'améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation du transport aérien, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle mondiale.

En février 2016, l'OACI a signé avec le Conseil international des aéroports (ACI) un mémorandum d'entente qui établit un cadre de coopération visant à améliorer la sûreté aux aéroports dans le monde. Le mémorandum d'entente crée un mécanisme de soutien au programme d'excellence des aéroports en matière de sécurité aéroportuaire (APEX) de l'ACI, qui aide les aéroports à identifier et à corriger les vulnérabilités en matière de sûreté.

L'OACI a également renforcé sa coopération dans le domaine de la sûreté du fret, en travaillant étroitement avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) en vertu du Protocole d'entente signé en 2011, en organisant avec cette organisation des conférences

et des ateliers et en publiant conjointement un document intitulé *Acheminer le fret aérien dans le monde entier*, pour favoriser la sécurité du transport du fret et de la poste dans le monde. À cet égard, l'OACI collabore aussi avec l'OMD et avec l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), dont elle soutient le nouveau programme de fret aérien, qui a pour objet la création de dispositifs pouvant établir le profil des marchandises traitées aux aéroports afin de réduire au minimum le risque d'utilisation du fret aérien à des fins illicites, notamment pour commettre des actes d'intervention illicite.

A38-16

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation

Appendice A — Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

En 2013, l'Amendement n° 23 à l'Annexe 9 — *Facilitation* est devenu applicable. L'amendement, qui porte principalement sur l'Appendice 13 de l'Annexe 9, a été adopté afin de renforcer le partage de données sur les passagers et l'efficacité de la réponse aux pandémies ou aux épidémies de grande envergure. En novembre 2013, le Conseil a adopté l'Amendement n° 24 à l'Annexe 9. Cet amendement concerne la facilitation du transport des personnes handicapées et des questions comme la sûreté du processus de délivrance des documents de voyage ; l'inspection des documents de voyage aux aéroports ; l'emploi des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et de dossiers passagers (PNR) ; et les procédures de refoulement des personnes non admissibles et des personnes expulsées. Un séminaire de facilitation à l'intention des États de la Région Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) s'est tenu à Mexico en mai 2013. Le séminaire a porté sur les priorités du programme ainsi que sur les questions liées aux personnes non admissibles et aux personnes expulsées et sur la mise sur pied de programmes nationaux de facilitation du transport aérien. Les données RPCV et PNR ont également été abordées.

En 2014, l'Amendement n° 24 à l'Annexe 9 est devenu applicable. La huitième réunion du Groupe d'experts de la facilitation s'est tenue à Montréal du 24 au 28 novembre 2014. En plus d'approuver un nouveau manuel sur les programmes nationaux de facilitation du transport aérien, le groupe d'experts a présenté des propositions d'amendements à l'Annexe 9. Des séminaires régionaux sur la facilitation (FAL) se sont tenus dans différentes régions de l'OACI, notamment à Lima en septembre et à Paris en octobre. Ces séminaires ont porté sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les dossiers passagers (PNR) ainsi que sur les questions relatives aux personnes non admissibles et aux personnes expulsées, la mise sur pied de programmes nationaux de facilitation du transport aérien, l'accès au transport aérien des personnes handicapées, la stratégie du Programme d'identification des voyageurs de l'OACI (TRIP), le Répertoire OACI de clés publiques (RCP) et d'autres questions FAL pertinentes pour les États des régions concernées.

En 2015, le Conseil a adopté l'Amendement n° 25 à l'Annexe 9. Cet amendement porte entre autres sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, les documents de voyage lisibles à la machine (MRTD), la facilitation du fret et la base de données d'Interpol sur les documents de voyage perdus ou volés (SLTD). Un nouveau manuel présentant un Modèle de programme national de facilitation du transport aérien (NATFP) a été publié. Le manuel fournit aux États des éléments indicatifs sur la manière de se conformer aux normes 8.17, 8.18 et 8.19 de l'Annexe 9. Au cours de l'année, en application de la norme 3.10.1 (13^e édition, 2011) de l'Annexe 9, qui oblige les États contractants à s'assurer que les passeports non lisibles à la machine expirent au plus tard

le 24 novembre 2015, le Secrétariat a lancé une campagne de communication intensive pour rappeler aux États ce « délai » et pour les inviter à répondre à la lettre EC6/3-12/70, *Application de la norme 3.10.1 de l'Annexe 9 — Facilitation*. Au 31 décembre 2015, les réponses officielles à la lettre aux États indiquaient que 140 États membres avaient respecté le délai, tandis que 16 États avaient respecté la norme après l'expiration du délai. Un séminaire de facilitation à l'intention des États de la Région APAC s'est tenu à Bangkok en mars 2015.

Appendice B — Mesures nationales et internationales pour garantir la sécurité et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières

En 2013, l'Assemblée, à sa 38^e session, a entériné le Programme d'identification des voyageurs de l'OACI (TRIP) pour renforcer les documents de voyage à l'échelle mondiale. Ce programme, qui représente une approche holistique à la gestion de l'identification dans le but d'améliorer au maximum les aspects sûreté et facilitation, doit accroître la capacité des États d'identifier nommément les individus en fournissant aux autorités des outils et des orientations efficaces en matière d'identification. L'OACI a continué d'aider les États membres pour toutes les questions liées aux documents de voyage lisibles à la machine (MRTD), notamment au moyen d'activités de renforcement des capacités financées par des donateurs. Au plan régional, l'Organisation a tenu des séminaires appuyés par les États hôtes pour promouvoir la connaissance des MRTD, de la biométrie et des normes de sûreté. Un séminaire régional s'est tenu à Saint-Martin, dans les Antilles néerlandaises, en juillet ; un autre s'est tenu au Burkina Faso en novembre. Lors de ces deux séminaires, les meilleures pratiques de gestion de systèmes sécuritaires de délivrance de passeports et de contrôles aux frontières ont été mises en exergue, de même que l'importance de délivrer des MRTD conformes aux normes de l'OACI et de participer au Répertoire OACI de clés publiques (RCP). En plus des séminaires MRTD régionaux, l'OACI a organisé son neuvième symposium-exposition sur les MRTD à Montréal en octobre. Ce symposium annuel a mis cette fois l'accent sur les avantages des contrôles automatisés aux frontières mis en œuvre selon les normes et les spécifications de l'OACI et sur l'utilité d'employer des outils efficaces d'inspection aux frontières comme le RCP de l'OACI. À la fin de l'année, le RCP comptait 39 participants, après l'adhésion de la Belgique, de l'Irlande, de la République de Moldova et de la Thaïlande. Les États sont instamment priés d'adhérer au RCP étant donné l'importance de renforcer la sûreté transfrontière et la facilitation du transport aérien. L'OACI a continué en 2013 à faire la promotion de l'adhésion au RCP lors d'une série d'ateliers.

En 2014, dans le cadre de la stratégie TRIP, un certain nombre d'activités importantes ont été réalisées. La première phase de mise en œuvre de la stratégie a débuté dans la Région Afrique, par l'exécution de projets d'assistance élaborés en coopération étroite avec les organisations régionales comme la communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD), le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Les efforts menés pour relier les besoins des États aux compétences de l'OACI et à la communauté des donateurs se sont révélés utiles grâce à l'appui fourni par le Canada à l'initiative « Renforcer la sûreté des documents de voyage au Sahel », qui met l'accent sur le renforcement des capacités de la région au moyen d'ateliers, de formation et de missions d'évaluation technique.

L'OACI a continué pendant ce temps à répondre aux besoins de renforcement des capacités dans d'autres régions de l'Afrique, en Asie centrale et dans les Amériques, au moyen de propositions de projets et d'activités d'assistance. Deux séminaires MRTD

régionaux se sont tenus, l'un en Ouzbékistan en avril et l'autre en Espagne en juin. Lors de ces deux séminaires, les meilleures pratiques de gestion de systèmes sécuritaires de délivrance de passeports et de contrôles aux frontières ont été mises en exergue, de même que l'importance de délivrer des MRTD conformes aux normes de l'OACI et de participer au Répertoire OACI de clés publiques (RCP). Au cours du séminaire régional tenu en Espagne, l'OACI, en coordination étroite avec la Commission européenne, a organisé des tests d'interopérabilité pour le protocole numérique de contrôle d'accès supplémentaire (SAC), qui est devenu obligatoire pour tous les nouveaux passeports électroniques délivrés dans les États membres de l'Union européenne après décembre 2014. Ailleurs, l'OACI a poursuivi ses évaluations des lacunes MRTD dans les États bénéficiaires, en particulier au sein de la Région Amérique centrale et Amérique du Sud, avec l'appui du Canada.

L'intégrité des frontières et la gestion des contrôles aux frontières ont fait l'objet du dixième symposium-exposition sur les MRTD, la biométrie et la sûreté aux frontières qui s'est tenu à Montréal en octobre, avec 505 participants. L'un des principaux résultats de la 22^e réunion du Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG/MRTD/22), qui a eu lieu à Montréal en mai, a été l'approbation de la septième édition du Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*. Lors de cette réunion, le groupe consultatif a examiné un large éventail d'autres questions concernant la mise en œuvre de la stratégie TRIP de l'OACI, notamment le mandat révisé du groupe, l'élaboration d'un programme de travail et la création d'un nouveau portail web TRIP. Afin de faire progresser ses travaux, le groupe consultatif a approuvé les programmes de travaux futurs de ses deux sous-groupes : le groupe de travail sur les nouvelles technologies et le groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités.

L'OACI a continué de promouvoir l'adhésion au RCP lors d'une série d'ateliers et de séminaires régionaux, où elle a fait valoir auprès des États l'importance de renforcer par leur adhésion la sûreté transfrontière et la facilitation du transport aérien. De nouveaux participants — le Brésil, l'Ouzbékistan, les Philippines, le Qatar, la République islamique d'Iran et les Seychelles ont adhéré au RCP de l'OACI au cours de l'année, ce qui porte le nombre total de participants à 45.

En 2015, les efforts visant à relier les besoins des États aux compétences de l'OACI et à la communauté des donateurs ont continué de porter fruit. Au cours de cette année, plusieurs activités importantes de mise en œuvre du programme TRIP de l'OACI ont été réalisées, y compris des initiatives de renforcement des capacités. Le projet « Renforcer la sûreté des documents de voyage et la gestion de l'identification au Sahel », financé par le Canada, s'est poursuivi pendant toute l'année 2015, notamment par un séminaire régional qui s'est tenu à Niamey, au Niger, en janvier 2015, des missions d'évaluation technique au Mali et en Tunisie et l'élaboration d'une mallette pédagogique normalisée TRAINAIR PLUS intitulée « Contrôle de l'authenticité et de la validité des documents de voyage aux frontières aéroportuaires — Niveau 1 ». Ce cours de formation a été élaboré conjointement par la section FAL et le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) pour répondre à la demande croissante d'assistance technique provenant des États membres de l'OACI qui souhaitent réduire l'utilisation de documents de voyage frauduleux afin de combattre le crime transfrontière et le terrorisme. La mallette pédagogique a pour but de faire progresser les connaissances et les compétences requises par les agents de première ligne pour identifier les documents de voyage frauduleux lors de leur examen.

En mars 2015, le Gouvernement du Canada a financé un projet analogue pour les Caraïbes. Davantage axé sur le contrôle aux frontières, ce projet comprend l'élaboration d'un modèle

de contrôle aux frontières basé sur les risques, incluant un guide d'évaluation, et l'organisation de deux séminaires régionaux et de quatre missions d'évaluation technique.

Un séminaire régional MRTD s'est tenu à Nairobi en novembre. Dans le cadre du programme TRIP, l'OACI a continué à diffuser des nouvelles et des articles de fond sur les documents de voyage et la gestion de l'identification dans le *Rapport MRTD* — Volume 10, numéros 1 à 3. L'objectif de ce rapport est de présenter un compte rendu complet des faits récents, des tendances, des innovations et des applications dans le domaine MRTD à l'intention des États membres de l'OACI et des communautés internationales de l'aviation et de la sûreté. Les fondements d'une gestion holistique de l'identification des voyageurs ont fait l'objet du 11^e Symposium — Exposition sur les MRTD qui s'est tenu à Montréal en octobre, auquel ont participé plus de 500 personnes représentant 86 États et 18 organisations internationales. La septième édition du Doc 9303 a été publiée en anglais. Un nouveau participant — la Colombie — a adhéré au RCP de l'OACI au cours de l'année, ce qui a porté le nombre total des participants à 46. En mars 2015, le contrat de fourniture du RPC a été signé avec la société Bundesdruckerei GmbH, qui est le sous-traitant principal chargé de l'ensemble de la conception, de la mise au point et de l'exploitation du RPC.

Appendice C — Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

En 2013, des lignes directrices sur la mise en œuvre par les États des spécifications relatives au système PNR et à la diffusion du message PNRGOV ont été affichées sur le site web de l'OACI. Approuvé par l'OACI, par l'OMD et par l'IATA, le message PNRGOV est un format électronique standard de transmission des données PNR des compagnies aériennes aux États, et a pour but d'harmoniser l'utilisation des systèmes PNR à l'échelle mondiale, d'accroître l'efficacité de l'utilisation des données et de renforcer la sûreté de l'aviation aussi bien que la facilitation. L'OACI s'est jointe à l'IATA et à l'OMD pour mettre au point une trousse sur les données des passagers contenant des matériels de formation et de sensibilisation portant sur les RPCV et le PNR. Cette trousse sera utilisée dans le cadre d'une campagne mondiale de promotion des normes et des lignes directrices mondiales sur les RPCV et le PNR. Également en 2013 a été publiée la quatrième édition des Lignes directrices sur les renseignements préalables concernant les voyageurs, publiées conjointement par l'OACI, l'OMD et l'IATA. Ce document aide les États à mettre en œuvre des programmes RPCV nationaux et promeut l'harmonisation internationale. Il comprend des orientations sur la liste des passagers (PAXLST), message électronique standard élaboré expressément pour traiter les transmissions de manifestes de passagers. Le document contient de nouvelles dispositions concernant la sûreté de l'aviation et les questions liées à la protection des données et aux « RPCV interactifs », méthode avancée de traitement des passagers aux aéroports. Le message PNRGOV et les lignes directrices sur les RPCV complètent les SARP pertinentes de l'Annexe 9.

En 2015, à la suite de l'adoption de la Résolution 2178 (2014) du Conseil de sécurité des Nations Unies, qui invite notamment les États membres à utiliser les RPCV pour empêcher les combattants terroristes étrangers de voyager, l'OACI a accru sa coopération avec le Centre des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme dans le cadre de travaux conjoints sur les RPCV et sur le PNR.

A38-17

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale

Appendice A — Généralités

Afin de mieux diffuser l'information sur les politiques et les éléments indicatifs de l'OACI, des articles sur les travaux de l'Organisation en matière d'environnement ont été publiés dans différentes éditions du Journal de l'OACI, dans le Rapport sur l'environnement de 2013 et dans d'autres publications ; des symposiums et des séminaires ont été organisés sur l'Aviation et les changements climatiques (mai 2013), les Technologies vertes pour l'aviation (septembre 2014) et les Partenariats mondiaux pour la réduction des émissions de l'aviation (septembre 2015).

Deux séries de Dialogues sur l'aviation mondiale (GLAD) ont également été organisées dans cinq lieux de toutes les régions de l'OACI. Les Dialogues répondent à la demande de l'Assemblée, qui a chargé l'OACI, à sa 38^e session, d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial de l'aviation internationale pour faciliter la diffusion de l'information et la participation de tous les États membres de l'Organisation.

L'OACI a organisé des événements parallèles et tenu des kiosques d'exposition durant le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

Des projections à jour concernant le bruit et les émissions des aéronefs ont été approuvées. Il sera recommandé à l'Assemblée, à sa 39^e session, de les utiliser comme base de décision sur les questions liées à l'environnement.

Selon ces tendances, le bruit et les émissions produits par les moteurs d'aéronefs ayant une incidence sur la qualité de l'air locale et les émissions des aéronefs influant sur le climat mondial devraient continuer de croître à l'avenir, bien qu'à une cadence plus lente que le trafic. Pour la première fois, les tendances comprennent une évaluation de la contribution potentielle des carburants de remplacement sur les émissions nettes de CO₂. On estime que jusqu'à 2 % de cette consommation de carburant pourrait provenir de carburants de remplacement durables en 2020. Il est difficile de prédire avec certitude la contribution des carburants de remplacement durables à long terme ; cependant, d'après les scénarios évalués par le CAEP, il serait possible, en 2050, de satisfaire presque entièrement à la demande de carburéacteur de l'aviation internationale au moyen de carburants de remplacement durables. Le développement et l'utilisation futurs des carburants de remplacement dépendront dans une grande mesure des politiques et des mesures incitatives mises en place pour l'utilisation de ces carburants ainsi que de leur efficacité écologique et économique. D'après les hypothèses formulées pour l'analyse, si l'on produisait, en 2050, des carburéacteurs alternatifs en quantité suffisante pour remplacer entièrement les carburéacteurs à base de pétrole, les émissions nettes de CO₂ produites par l'aviation seraient réduites de 63 %.

Les tendances en matière de bruit des aéronefs indiquent que, dans l'hypothèse d'améliorations dues au perfectionnement technologique, l'augmentation du nombre de vols pourrait ne plus entraîner d'agrandissement de la zone de la courbe de bruit après 2030.

Appendice B — Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement

La réunion CAEP/10 (février 2016) a mis la dernière main à une recommandation sur une norme de certification des émissions de CO₂ pour les avions. Elle a recommandé l'inclusion de cette nouvelle norme sur les émissions de CO₂ dans un nouveau volume de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement* (Volume III — *Émissions de CO₂ – Avions*). Le Secrétariat fait maintenant progresser cette nouvelle norme dans le cadre du processus d'adoption des SARP qui se terminera au début de 2017.

Un nouveau volume du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501) sur l'utilisation de procédures de certification des émissions de CO₂ pour les avions a été recommandé par la réunion CAEP/10 et sera publié par l'OACI à titre de première édition du Volume III du Doc 9501.

La réunion CAEP/10 a recommandé la première norme sur les particules de matière non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronefs de plus de 26,7 kN. La nouvelle norme nvPM, qui s'appliquera aux moteurs fabriqués à compter du 1^{er} janvier 2020, est la première de ce genre. Elle est recommandée sous forme d'amendement de l'Annexe 16, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*. En outre, d'autres amendements d'entretien général de l'Annexe 16, Volume II, ont été recommandés afin d'assurer l'actualité et la pertinence des normes et pratiques recommandées concernant l'environnement. Le Secrétariat fait maintenant progresser ces amendements de l'Annexe 16, Volume II, y compris la nouvelle norme nvPM, dans le cadre du processus d'adoption des SARP.

Le *Manuel technique environnemental* (Doc 9501) — *Procédures de certification-émissions des moteurs d'aviation* a été mis à jour et sera publié par l'OACI à titre d'amendement du Doc 9501, Volume II.

Les recommandations d'amendement à l'Annexe 16, Volume I — *Bruit des aéronefs* comprenaient des modifications d'entretien général visant à maintenir l'actualité et la pertinence des SARP sur l'environnement. Le Secrétariat fait maintenant progresser ces amendements de l'Annexe 16, Volume I, dans le cadre du processus d'adoption des SARP.

Le *Manuel technique environnemental* (Doc 9501) — *Procédures de certification acoustique des aéronefs* a été mis à jour et sera publié par l'OACI à titre d'amendement du Doc 9501, Volume I.

Le document *Méthode recommandée pour le calcul des courbes de niveau de bruit au voisinage des aéroports* (Doc 9911) a été mis à jour ; cette révision sera bientôt publiée.

Le Secrétariat a actualisé le document intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂* (Doc 9988) pour y inclure des « règles empiriques » pour l'estimation des avantages pouvant découler des éléments du panier de mesures proposées par l'OACI pour réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale.

Le CAEP a élaboré une circulaire pour diffuser les enseignements et les bonnes pratiques pour aider les États et l'industrie aéronautique à dialoguer avec les communautés et à résoudre les questions et problèmes environnementaux. Le texte d'une circulaire de l'OACI intitulée *Engagement de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation* a été soumis à la 10^e réunion du CAEP.

Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs

La réunion CAEP/10 a recommandé la publication d'une version mise à jour du *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), Partie 2 — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*. Le document actualisé comprend des recommandations spécifiques sur la planification et la gestion de l'utilisation des sols, qui est l'un des éléments de l'« approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs.

Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16

Aucune mesure.

Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

Pas de mise à jour. Le Secrétariat a défini la portée des travaux en vue d'une analyse mondiale des incidences des couvre-feux nocturnes. Cependant, le financement approprié pour réaliser ces travaux n'a pas été proposé.

Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains

Face à la demande croissante de transport aérien international, la réunion CAEP/10 a recommandé la publication d'une version mise à jour du *Manuel de planification d'aéroport*, Partie 2 — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*.

Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

Dans la perspective d'une reprise possible des vols supersoniques, le CAEP a discuté de l'état d'avancement d'une nouvelle norme acoustique pour les aéronefs supersoniques futurs.

Au cours du cycle CAEP/11, des progrès ont été réalisés dans les domaines suivants : l'identification de points de mesure de certification pour évaluer le bruit causé par la détonation balistique au sol ; le choix d'une unité de mesure du bruit appropriée pour utilisation dans une norme qui permette d'évaluer le bruit causé par la détonation balistique et indique une corrélation favorable entre les mesures effectuées en extérieur et la réaction humaine à l'intérieur ; l'évaluation des avantages de l'utilisation de prévisions de la détonation balistique en plus de mesures physiques pour la certification acoustique des aéronefs supersoniques.

L'état actuel des connaissances et des recherches sur la détonation balistique et des projets d'avions supersoniques indiquent que la certification d'aéronefs de ce genre pourrait intervenir pendant la période 2020-2025.

Appendice H — Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

Pendant la réunion CAEP/10, la première norme sur les particules de matière non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronefs dépassant 26,7 kN a été recommandée. Cette norme nvPM, qui s'appliquera aux moteurs fabriqués à compter du 1^{er} janvier 2020, est la première du genre. Elle a été recommandée comme amendement à l'Annexe 16, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*.

A38-18

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques

L'OACI et ses États membres ont activement cherché à résoudre la question des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, en élaborant un « panier de mesures d'atténuation » et en facilitant la mise en œuvre, afin d'atteindre les objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI pour le secteur de l'aviation internationale, à savoir améliorer le rendement du carburant de 2 % par année et maintenir les émissions de CO₂ du secteur au même niveau à partir de 2020 (croissance carboneutre à partir de 2020).

Le Secrétariat a coopéré avec le CAEP pour actualiser l'évaluation des tendances en matière de CO₂, de 2013 afin de faciliter l'examen de cette question par le Conseil de l'OACI puis par l'Assemblée à sa 39^e session.

Il est recommandé d'insérer la nouvelle norme sur les émissions de CO₂ dans un volume entièrement nouveau de l'Annexe 16 (Volume III) à la Convention relative à l'aviation civile internationale en vue de son adoption par le Conseil de l'OACI. Cette nouvelle norme, qui est la première norme de conception à l'échelle mondiale concernant les émissions de CO₂ de tout un secteur, s'appliquera aux nouveaux types d'avions à partir de 2020 et aux types d'avions déjà en production en 2023. En conséquence, si la conception d'un avion en production est modifiée après 2023, la nouvelle conception devra respecter la norme sur les émissions de CO₂. La date de fin de production a été fixée à 2028, ce qui signifie que les avions encore en production qui ne respecteront pas la norme à cette date ne pourront plus être produits, à moins d'en modifier la conception pour respecter la norme.

Reconnaissant que nombre des améliorations opérationnelles définies dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) peuvent contribuer à réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂, une analyse des avantages environnementaux découlant de l'application de ces mesures a été faite. L'OACI a aussi continué à appuyer les États et les parties prenantes dans leurs efforts pour mettre au point et déployer des carburants de remplacement pour l'aviation, notamment en mettant régulièrement à jour son Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) et les projections sur la production future de ces carburants et sur les avantages qu'ils présentent pour l'environnement dans leur cycle de vie.

Dans le cadre de sa coopération avec le Secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), le Secrétariat de l'OACI a élaboré des méthodes pour les projets liés à l'aviation au titre du Mécanisme pour un développement propre (MDP) de la Convention. La méthode concernant les « systèmes électriques de circulation au sol des avions » a été approuvée par le Conseil exécutif du Mécanisme en novembre 2015. En mai 2016, une seconde méthode MDP, portant sur « l'utilisation de l'énergie solaire pour les opérations aux portes des vols intérieurs » a été approuvée par le Conseil exécutif. Ces méthodes sont les premières liées à l'aviation à avoir été approuvées dans le cadre du MDP.

Des efforts importants ont été déployés pour répondre à la demande, formulée par l'Assemblée à sa 38^e session, d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale. Des progrès ont d'abord été faits au sein du Groupe consultatif du Conseil sur l'environnement (EAG) avec l'aide technique du CAEP, au moyen d'une approche schématique consistant à élaborer dans un premier temps une proposition de base de régime mondial de MBM, en vue de stimuler la discussion et les analyses sur les avantages et les inconvénients de ses différents éléments, ce qui permet

d'améliorer la proposition schématique initiale. Le Groupe EAG s'est réuni au total 15 fois et le CAEP a entrepris une série d'analyses demandées par ce groupe et par le Conseil.

En janvier 2016, le Conseil a créé un Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HGCC) pour faciliter la convergence de vues sur une proposition de régime mondial de MBM. Ce groupe s'est réuni en février et en avril 2016 et a progressé dans l'amélioration du texte proposé.

Pour poursuivre l'élaboration d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, une Réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM s'est tenue à Montréal en mai 2016 dans le but de faciliter des discussions de haut niveau sur une proposition. La Réunion a éclairci et amélioré plusieurs dispositions du texte proposé. Elle a également noté les questions sur lesquelles des améliorations sont encore nécessaires ainsi que des démarches et des idées différentes qui pourraient permettre de résoudre les problèmes.

Afin d'obtenir la participation pleine et entière des États et des autres parties prenantes, l'OACI a organisé en 2015 et en 2016 deux rondes de cinq séminaires régionaux — les Dialogues mondiaux sur l'aviation (GLAD) — qui ont englobé chaque fois toutes les régions de l'OACI. Ces séminaires ont aidé à familiariser les participants avec le projet de résolution d'Assemblée proposé et permis de recueillir les réactions.

En outre, le CAEP a entrepris des travaux sur certains aspects techniques d'un régime mondial de MBM [suivi, compte rendu et vérification (MRV), critères des unités d'émissions (EUC) et registres], pour faciliter l'examen de ces questions par le Groupe EAG et par le Conseil.

En juin 2016, 95 États membres représentant 88,1 % du trafic aérien international mondial, avaient établi et communiqué à l'OACI leurs plans d'action, manifestant ainsi le haut niveau d'intérêt et d'engagement des États membres envers cette initiative. L'OACI a également lancé le « programme de parrainage », qui encourage les États ayant soumis leurs plans d'action à établir des partenariats avec des États membres qui ne l'ont pas encore fait afin de leur fournir un appui et de partager leur expérience et leurs connaissances.

L'OACI a mis à jour le document intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂* (Doc 9988), dont les éléments de quantification ont été automatisés dans un logiciel baptisé Outil de détermination des avantages environnementaux, ou EBT. Dans le cadre de ses activités de renforcement des capacités, l'OACI a organisé huit séminaires sur l'environnement immédiatement suivis d'ateliers interactifs sur les plans d'action dans toutes les régions de l'OACI et au siège. Quatre cents contacts ont été établis avec des coordonnateurs des plans d'action nationaux.

Dans le but d'accroître l'assistance aux États et de faciliter l'accès à du financement pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'action des États, l'OACI a établi des partenariats avec l'Union européenne (UE) ainsi qu'avec le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) et avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD).

Le projet d'assistance conjoint OACI-UE intitulé « Renforcement des capacités pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale » est un projet de 6,5 millions € qui aide 14 États d'Afrique et des Caraïbes à élaborer leurs plans d'action, à mettre sur pied leurs systèmes environnementaux en aviation (AES) pour surveiller les émissions de l'aviation et à mettre en œuvre des mesures pour réduire les émissions de l'aviation. Après les séminaires de lancement du projet organisés en République dominicaine en décembre 2014 et au

Cameroun en février 2015, des équipes chargées d'élaborer les plans d'action nationaux ont été mises sur pied dans tous les États choisis et en juin 2016 tous les États avaient communiqué leurs plans. L'OACI a continué à apporter un appui à la mise en œuvre des mesures d'atténuation incluses dans les plans d'action.

Le projet d'assistance conjoint OACI-FEM-PNUD intitulé « Transformer le secteur aéronautique mondial : réduction des émissions de l'aviation internationale » est un projet de 2 millions USD qui vise notamment à élaborer des éléments indicatifs et des mécanismes d'appui pour aider à identifier et à mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, et à réaliser en Jamaïque un projet pilote pratique de remplacement des groupes auxiliaires de puissance fonctionnant au kérosène et au diesel par des équipements électriques utilisant l'énergie solaire. Le projet pilote jamaïcain a pour but de faciliter l'application de la technologie solaire aux aéroports.

A38-19 *Promotion de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010*

L'Organisation a continué à promouvoir la ratification des *instruments de Beijing* par l'envoi d'une lettre aux États (LE 3/44, LE 3/45-14/69), par des visites du Président du Conseil et de la Secrétaire générale dans les États membres et par des rencontres avec de hauts responsables gouvernementaux. En outre, l'Organisation fait constamment la promotion de la ratification de ces instruments lors des dépôts personnels effectués par les représentants des États et lors d'autres réunions de l'OACI. L'Organisation a coparrainé des séminaires juridiques organisés par la Namibie, la Pologne, la République de Corée, Singapour et l'IATA notamment pour promouvoir ces instruments, ou y a participé. En outre, elle s'est associée à l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD) au Bangladesh et au Nigéria pour promouvoir ces instruments et elle a contribué à la publication intitulée « Counter-Terrorism Legal Training Curriculum Module 5 — *Transport-related (civil aviation and maritime) Terrorism Offences* ». Au 8 juillet 2016, 31 États avaient signé la convention et 14 autres l'avaient ratifiée ou y avaient adhéré ; 33 États avaient signé le protocole et 15 autres l'avaient ratifié ou y avaient adhéré.

A38-20 *Promotion de la Convention de Montréal de 1999*

Lors de leurs visites dans les États, le Président du Conseil et la Secrétaire générale ainsi que d'autres fonctionnaires de l'OACI continuent à mettre l'accent sur les questions de ratification ; les États qui n'ont pas ratifié la convention sont priés instamment de le faire. L'Organisation encourage la ratification de cet instrument lors des séminaires juridiques, à l'occasion des dépôts personnels effectués par les représentants des États, aux sessions de l'Assemblée et lors d'autres réunions de l'OACI. À la date du présent rapport, la Convention de Montréal avait été ratifiée par 120 États.

A38-21 *Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil*

La Résolution a été publiée dans le document 10022 intitulé *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 4 octobre 2013), qui a été diffusé aux États membres.

A38-22 *Budgets pour 2014, 2015 et 2016*

Section A : Aucune mesure nécessaire.

Section B : Aucune mesure nécessaire.

Section C : Aucune mesure nécessaire.

A38-23 *Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention*

Le Soudan du Sud est devenu membre le 10 novembre 2011 et est soumis à contribution à compter du 1^{er} décembre 2011 au taux de 0,06 %. Aucune autre mesure nécessaire.

A38-24 *Règlement par les États membres de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations*

Durant 2015, la Secrétaire générale a envoyé à tous les États membres trois relevés indiquant le solde des contributions de l'année en cours et des contributions échues au 31 décembre de l'année précédente. À ce jour, pour 2016, la Secrétaire générale a envoyé aux États membres une lettre sur la même question.

Il n'y a pas eu de nouvelles propositions d'arrangement depuis la dernière session de l'Assemblée. Le Conseil continue de promouvoir sa politique invitant les États membres ayant des arriérés de contributions à faire des propositions de règlement pour liquider leurs arriérés de longue date en conformité avec la Résolution A37-32.

Au 15 juin 2016, était considéré comme suspendu le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de 21 États membres étant donné que leurs arriérés de contributions étaient égaux ou supérieurs au total de leurs contributions des trois exercices précédents ainsi que celui des États membres qui ne se sont pas conformés aux accords conclus en application de l'alinéa b) du paragraphe 4 du dispositif de la Résolution A37-32 de l'Assemblée.

Les mesures supplémentaires précisées dans le paragraphe 9 du dispositif de la Résolution A37-32 ont aussi été appliquées durant cette période aux États membres dont le droit de vote a été considéré comme suspendu au titre de l'article 62 de la Convention. Seuls les États sans arriérés de contributions annuelles, sauf pour l'année en cours, étaient éligibles au Conseil, aux Comités et aux organes de l'OACI.

A38-25 *Mesures incitatives en vue du règlement des arriérés de longue date*

Aucune mesure nécessaire.

A38-26 *Contributions au Fonds général pour 2014, 2015 et 2016*

La Secrétaire générale a informé les États membres de leurs contributions pour 2015 dans la lettre A1/8-15/39 du 29 mai 2015 ; la lettre A1/8-15/70 du 1^{er} septembre 2015 ; la lettre A1/8-15/83 du 30 novembre 2015 ; et pour 2016 dans la lettre A1/8-16/59 du 10 juin 2016.

A38-27 *Fonds de roulement*

Le Conseil a approuvé la recommandation de porter le Fonds de roulement à 8 millions USD. Aucune autre mesure n'est nécessaire.

| | |
|--------|---|
| A38-28 | <i>Modification du Règlement financier</i> La quinzième édition du <i>Règlement financier de l'OACI</i> (Doc 7515), intégrant tous les amendements approuvés à la 38 ^e session de l'Assemblée, a été publiée en 2014. |
| A38-29 | <i>Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2010, 2011 et 2012 et examen des rapports de vérification correspondants</i> Aucune mesure nécessaire. |
| A38-30 | <i>Nomination du Commissaire aux comptes</i> Aucune mesure nécessaire. |

— FIN —